



**TANTANGAN KERJASAMA KEAMANAN DI PERAIRAN ASEAN OLEH INDONESIA
PANDANGAN HUKUM DAN HUKUM INTERNASIONAL**

Oleh:

Siti Merida Hutagalung, SH. MH

Leonard Hutabarat, Ph.D

Ruth Hanna Simatupang, SH. MH

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS KRISTEN INDONESIA

TAHUN 2019

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang

Di Asia Tenggara Indonesia termasuk negara kepulauan terbesar dan bergabung dalam organisasi ASEAN sejak organisasi itu didirikan tahun 1967. Indonesia telah lama menyadari akan adanya ancaman keamanan maritim, baik di wilayah laut teritorial maupun regional Asia Tenggara. Hal tersebut timbul karena hampir 90% komoditas strategis dan kebutuhan energi diantara negara-negara tersebut dilakukan melalui transportasi laut ke berbagai negara. Pada umumnya laut digunakan sebagai sumber daya alam yang sangat menunjang pertumbuhan ekonomi Indonesia maupun negara-negara sekitarnya. Dari hal-hal tersebut sering terjadi beberapa tindakan kriminal dan insiden yang sangat berpotensi mengganggu baik keamanan maritim nasional Indonesia, regional dan juga gesekan politik diantara negara-negara yang tergabung dalam ASEAN maupun *International Maritime Organization* (IMO) serta lainnya.

Hal lain yang juga menjadi perhatian Indonesia adalah paska Perang Dingin antara negara adidaya misalnya Amerika Serikat, Rusia dan negara-negara lainnya saat itu di Asia Tenggara adalah masalah yang paling dominan tentang keamanan tradisional. Masalah keamanan non-tradisional juga mengalami peningkatan dan menjadi isu utama. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Collins bahwa “perluasan permasalahan keamanan non-tradisional mencakup keamanan lingkungan dan keamanan ekonomi. Keamanan lingkungan berkaitan erat dengan kerusakan lingkungan, kelangkaan sumber daya, dan konflik”.¹

Dalam berbagai kajian terdahulu diketahui bahwa adanya dua mazhab tentang keamanan maritim tradisional dan non-tradisional pun turut menyumbang kebisruhan dalam pembentukan peraturan dan kebijakan tentang keamanan maritim.

¹Alan Collins, *“Security and Southeast Asia: Domestic, Regional, and Global Issues”*, dalam Bambang Cipto, *“Hubungan Internasional Di Asia Tenggara”*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007) hal. 223.

Meninjau hal-hal tersebut Indonesia tidak tertutup kemungkinan bahwa Indonesia akan menghadapi kendala dalam pembentukan kebijakannya baik ke dalam maupun ke luar. Walaupun dalam beberapa tahun terakhir Indonesia telah banyak mengupayakan perbaikan dan peningkatan baik untuk menangani maupun mencegah terjadinya tindak kriminal maupun insiden lain yang merugikan bukan Indonesia tetapi juga ASEAN dan dunia secara luas. Salah satunya “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dengan peraturan ini menjadi pedoman umum kebijakan kelautan Indonesia yang dilakukan oleh kementerian/lembaga di bidang kelautan dalam rangka mempercepat implementasi poros maritim dunia”.

Begitu juga dalam hal geostrategi pertahanan Indonesia telah mengupayakan berbagai kerjasama antara lain: “(1) perjanjian Military Training Area (MTA) dengan Singapura disahkan melalui Keppres No.8/1996 dan berakhit pada tahun 2001; (2) latihan militer bersama dengan Malaysia (KEKAR MALINDO, MALINDO JAYA, ELANG MALINDO, AMAN MALINDO, dan DARSASA);² (3) Joint Commission for Bilateral Cooperation bersama Filipina terkait masalah Moro dan isu perbatasan; (4) kerjasama dengan Thailand untuk menangani isu separatisme; (5) penguatan kerjasama pertahanan dengan ASEAN;³ (6) kerjasama dengan Eropa, Australia, China, dan Rusia terkait pelatihan militer dan fasilitas perlengkapan TNI, dan lain sebagainya”.⁴

Oleh karena itu Indonesia, ASEAN dan masyarakat internasional “membutuhkan unilateralisme dan regionalisasi baik isu-isu keamanan, konsep kerjasama maupun

²<https://nasional.tempo.co/read/237488/latihan-militer-indonesia-malaysia-digelar/full&view=ok> diakses tanggal 15 Mei 2019.

³https://kemlu.go.id/portal/i/read/121/halaman_list_lainnya/masyarakat-politik-keamanan-asean diakses tanggal 15 Mei 2019.

⁴https://www.bappenas.go.id/files/1113/5184/9209/bab-7_20091007161707_8.pdf diakses tanggal 15 Mei 2019.

pelibatan negara-negara di luar ASEAN”⁵ mengingat globalisasi sangat gencar terjadi saat ini. Isu keamanan ini pun sebaiknya dilakukan melalui suatu badan internasional yang juga berpandangan sama dengan kebijakan yang diterapkan oleh Indonesia nantinya.

Perompakan sendiri dikenal dengan istilah *piracy* dan *armed robbery*, namun dua hal tersebut adalah bagian yang sama dan tidak terpisahkan. Kegiatan perompakan kapal dahulu dilakukan oleh armada laut yang bertugas untuk menjaga keamanan laut. Selain itu diberikan tugas untuk menyerang kapal-kapal dagang serta merampas hasil bumi dari kerajaan lain. Waktu itu kegiatan perompakan bukan pelanggaran hukum disebabkan disetujui dan mendapat perlindungan hukum dari negara.

Perompakan di perairan berhubungan erat dengan perilaku internasional untuk memperlihatkan nuansa internasional dan tindakan itu terjadi di laut. Dalam hukum kebiasaan internasional sudah ditemukan perampokan yang dianggap mengganggu ketertiban di laut dan juga kelancaran dari perdagangan diantara negara-negara pada waktu itu. Hal ini selalu dipratikan dan diikuti oleh bangsa-bangsa dalam menjalin hubungan internasional “Perompakan adalah setiap tindakan ilegal kekerasan atau penahanan yang dilakukan di laut lepas untuk tujuan pribadi dengan sebuah kapalnya terhadap kapal lain.”⁶

Menurut *Black’s Law Dictionary* menjelaskan bahwa *Piracy is Robbery, kidnapping or other criminal violence committed at Sea* (Garner & Black, 1999). Berdasarkan Pasal 105, Konvensi Hukum Laut PBB 1982 diatur bahwa:

“On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or air craft taken by piracy and under

⁵ O J.N. Mak, “Unilateralisme and Regionalisme: Working Together and Alone in the Malacca Straits”, ISEAS, Singapore, 2006.

⁶ Aust, Anthony, Handbook of International Law, Second Edition, Cambridge: Cambridge University Press, 2010, hal. 69.

the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the state which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith". (Deparlu RI, 1983)

Perompakan yang dilakukan tidak hanya terjadi di laut lepas, tetapi juga dapat terjadi di laut yang menjadi wilayah kewenangan suatu negara. Ini dapat dilihat dari beberapa kejadian perompakan yang berkembang saat ini. Perompakan kapal biasanya diikuti dengan tindakan kejahatan lainnya, seperti penyanderaan dan pembunuhan.

Masalah perompakan kapal di laut pada awal penanganannya sering mendapat perbedaan pada pemahaman definisi. Pengertian bajak laut memiliki beragam pemahaman dan lebih menekankan pada "aktivitas bajak laut yang dilakukan di laut lepas" kenyataan yang terjadi, banyak kejadian. Perompakan di laut banyak terjadi di laut territorial

Brierly dalam Tri Setyawanta R memberikan definisi perompak kapal laut sebagai berikut:

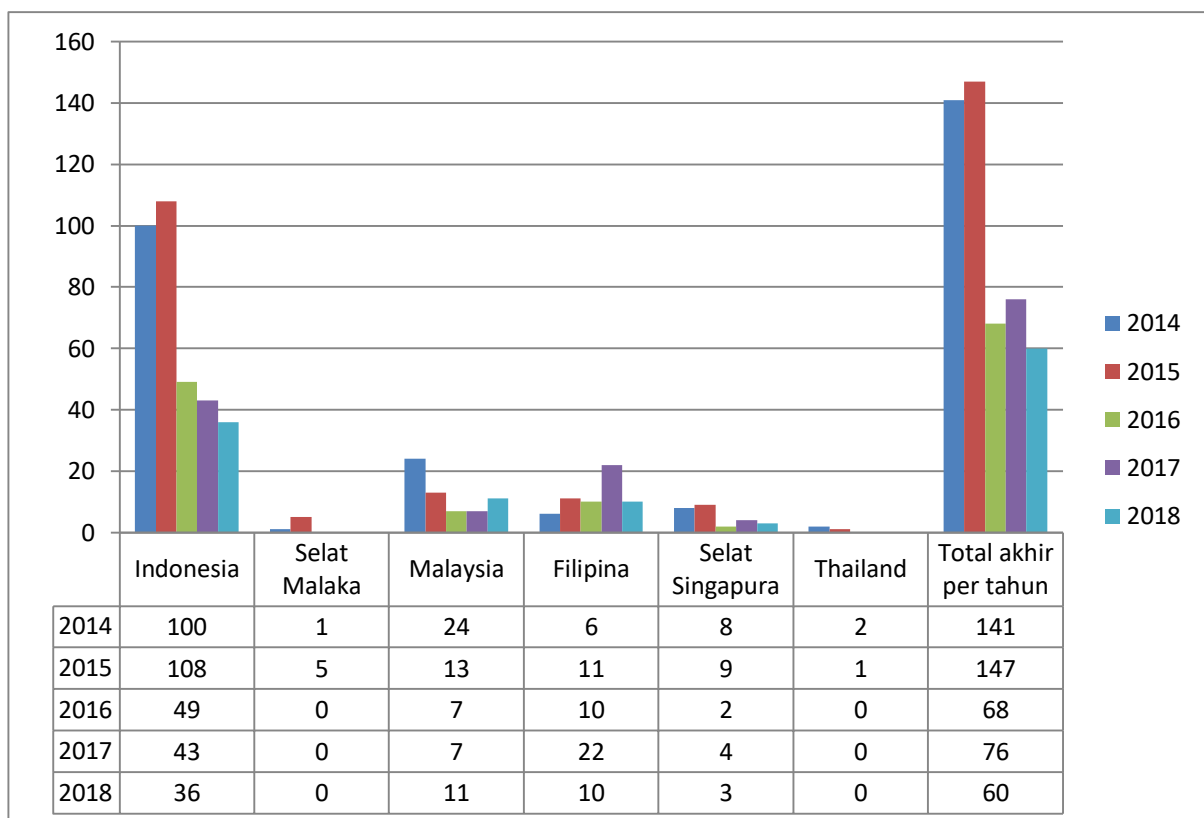
"There is no authoritative definition of international piracy, but it is of the essence of a piratical act to be an act violence, committed at sea or at any rate closely connected with the sea, by person not acting under proper authority. Thus an act cannot be piratical if it is done the authority of a state, or even of an insurgent community whose belligerency has been recognized."

Perompak tidak didefinisikan secara otoritatif tetapi esensi dari setiap aksi perompakan adalah tindakan kekerasan, yang dilakukan di laut atau di sekitar laut, oleh orang-orang yang tidak bertindak di bawah ketetapan yang telah ada. Jadi, tindakan yang tidak dapat dikatakan perompakan yaitu jika dilakukan oleh otoritas negara, atau bahkan dari komunitas yang melakukan pemberontakan yang telah diakui.

Di sepanjang perairan Somalia sering terjadi perompakan kapal, namun dewasa ini telah mengalami penurunan. Berbanding terbalik dengan wilayah perairan Asia

Tenggara cenderung mengalami peningkatan. Hal ini terjadi dengan Indonesia yang juga mengalami peningkatan dari tahun ketahun. Menurut data dari IMB (International Maritime Bureau) Asia Tenggara memiliki grafik perompakan cukup tinggi. Pada 2014 terjadi 141 insiden, meningkat sedikit menjadi 147 di tahun 2015, menurun drastis menjadi 68 insiden di tahun 2016, dan kembali naik menjadi 76 insiden di tahun 2017, kemudian menjadi 60 insiden di tahun 2018.

Grafik 1.1. Insiden Perompakan di Asia Tenggara (2014-2018)



Sumber: ICC *International Maritime Bureau (IMB) Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*

“Berdasarkan laporan tahunan yang dikeluarkan oleh IMB (*International Maritime Bureau*) pada tahun 2016, situasi keamanan laut di Asia Tenggara masuk taraf berbahaya. Di luar Selat Malaka, pusat ancaman laut di ASEAN mulai berpindah ke laut Sulu, antara Malaysia – Filipina”

II. Rasional

Sebenarnya kebijakan *maritime security* menciptakan peluang dan sekaligus ancaman bagi negara-negara anggotanya, namun melalui perjanjian bilateral dan multilateral yang dibuat oleh Indonesia dengan berbagai negara di ASEAN maupun lainnya diharapkan ancaman akan berkurang dan justru berubah menjadi keuntungan untuk seluruh pihak yang terlibat di dalam peningkatan keamanan maritim di perairan sekitar wilayah Indonesia. Hal tersebut terbukti dari data yang dilaporkan oleh *International Maritime Bureau* (IMB) bahwa serangan perompak menurun drastis di tahun 2012 di seluruh dunia dan juga di perairan Asia dengan adanya peningkatan kewaspadaan, pengetatan keamanan, dan membaiknya kerjasama antar negara. Namun secara akademik pembentukan kebijakan tentang keamanan maritim masih sulit untuk dibentuk oleh berbagai negara, termasuk Indonesia, karena adanya perbedaan mazhab antara keamanan tradisional dan non-tradisional.” Dua mazhab tersebut, menurut Timothy, hanya menyampaikan setengah kebenaran (*half correct*). Kelemahan dari mazhab tradisional adalah bahwa pandangan keamanannya terlalu menekankan pada faktor militer. Sementara kelemahan kelompok non-tradisional terletak pada konsep yang terlalu luas sehingga sangat sukar untuk membedakan antara apa yang disebut dengan masalah-masalah keamanan dengan masalah-masalah kebijakan publik (*public policy problems*). Dengan kata lain jika mengikuti pemikiran mazhab non-tradisional studi tentang keamanan kehilangan fokusnya. Karena kelemahan-kelemahan semacam ini, Timothy menyatakan perlu disepakati apa yang menjadi isu sentral dalam keamanan”.

III. Rumusan Masalah

Penelitian ini mengkaji beberapa hal yang menjadi acuan perumusan masalah dalam penulisannya, yaitu bagaimana tantangan yang dihadapi oleh negara-negara di

perairan kawasan ASEAN dalam masalah/kasus pembajakan dan perompakan ditinjau dari hukum laut nasional Indonesia, hukum laut internasional, dan keamanan maritim.

IV. Tujuan Penelitian

1. Menjelaskan bentuk kerjasama keamanan maritim di kawasan ASEAN yang dipraktikkan oleh negara-negara anggota ASEAN, termasuk Indonesia;
2. Menjelaskan bentuk kerjasama keamanan maritim yang kemungkinan bisa diterapkan oleh negara-negara anggota ASEAN di perairan kawasan ASEAN.
3. Menjadikan hasil penelitian ini sebagai bahan acuan bagi pemerintah dalam merancang kebijakan tentang keamanan maritim di Asia Tenggara dan masyarakat internasional.

V. Ruang Lingkup Penelitian

Lingkup bahasan dalam penelitian tentang berbagai peraturan internasional dan kebijakan yang berhubungan dengan keamanan maritim khususnya tentang tindak kriminal perompakan yang melintas diperairan Indonesia dan negara ASEAN. Kajian ini menguraikan berbagai faktor terbentuknya kebijakan *maritime security* baik yang berlaku di Indonesia, ASEAN dan masyarakat internasional dengan fokus pada berbagai langkah strategi yang telah dan yang perlu dilakukan olehIndonesia.

Penelitian ini juga menjelaskan manfaat kebijakan *national maritime security* pada peningkatan kualitas keamanan maritim yang dapat memicu peningkatan perekonomian, pertumbuhan industri transportasi laut baik bagi Indonesia, negara-negara ASEAN dan masyarakat internasional yang menggunakan perairan internasional di wilayah laut sekitar Indonesia. Bagian terakhir dari penelitian ini dituliskan beberapa simpulan yang dapat atau dimungkinkan diterapkan baik oleh Indonesia maupun negara-negara sekitar lainnya.

VI. Keterbatasan

Penulisan kajian mengalami beberapa kendala dalam pengumpulan bahan acuan yang lengkap dan komprehensi mengingat masalah bahasan bersinggungan dengan masalah kedaulatan negara, kebijakan negara dan unsur keamanan yang memerlukan kehati-hatian yang tinggi.

VII. Asumsi

Kebijakan *Maritime Security* yang akan dikembangkan oleh Indonesia tidak terlepas dari praktik dan kebijakan yang telah ada sebelumnya di negara-negara ASEAN dan organisasi internasional. Kebijakan Indonesia pun telah menyentuh permasalahan dengan membentuk payung hukum dan/atau revisi berbagai ketentuan hukum nasional serta mengadopsi berbagai ketentuan internasional yang berhubungan dengan kebijakan *maritime security* di bidang perompakan. Tindakan yang telah dilakukan oleh Indonesia adalah dengan menegaskan kembali apa saja yang diatur dalam:

- a. SLOC (sea lines of communication) diantara negara-negara Indonesia, Malaysia dan Singapura;
- b. Geostrategi dan geopolitik keamanan diantara negara-negara ASEAN;
- c. Penegakan hukum yang ketat (*law enforcement and fully regulated*) dan kepatuhan yang tinggi (*highly compliance*);
- d. Penguasaan teknologi tinggi (*high technology*);
- e. Meningkatkan keamanan maritim (*maritime security*); dan
- f. Menjalin kerjasama antar regulator, inter sektoral dan antar organisasi internasional seperti: *ASEAN, IMB, IMO dan AMF*.

Umumnya praktik di beberapa negara yang memiliki laut teritorial mengutamakan membenahi aturan dan infrastruktur yang hampir sama dengan yang dilakukan oleh Indonesia saat ini. Namun pada kenyataannya pengaturan di Indonesia jauh lebih sulit dilakukan mengingat luas wilayah untuk tempat kegiatan maritime security berbatasan langsung dengan 10 negara ASEAN dan negara lainnya seperti Papua New Guinea, Timor Leste, Australia, India dan Palau. Oleh sebab itu pengaturan yang akan dilaksanakan oleh Indonesia harus sangat lebih hati-hati dan lebih rinci agar dapat diterapkan dan diterima oleh berbagai negara serta masyarakat internasional.



Sumber: <http://www.fakta daerah.com/2018/01/negara-yang-berbatasan-dengan.html>

BAB II

KAJIAN TEORITIS

1. Teori Keamanan

Dalam konsep keamanan perlu ditelaah beberapa konsep keamanan seperti konsep keamanan umum atau konsep keamanan seutuhnya merupakan konsep yang harus dibicarakan karena tidak ada satu negara merasa aman begitu juga sebaliknya. Konsep keamanan umum seutuhnya seluruh bahaya dan masalah harus dibicarakan bersama-sama di seluruh dunia untuk mencapai agar tercipta perasaan aman dan damai. Masalah-masalah keamanan yang menjadi isu-isu yang menarik HAM, kaya-miskin, masalah-masalah etnik, perlombaan senjata, lingkungan kekuasaan politis dan hak-hak minoritas.

Perkembangan teori keamanan menjadi dikotomi yaitu kelompok yang mendukung keamanan tradisional dan kelompok keamanan non tradisional. Menurut Timothy D. Hoyt “apabila kelompok non-tradisional cenderung memiliki bentangan keamanan (*security landscape*) yang sangat luas tentang apa yang dimaksud dengan masalah-masalah keamanan (*security problems*), maka kelompok tradisional cenderung untuk membatasinya pada konflik kekerasan secara sangat baik telah menggambarkan perbedaan tentang dua mazhab keamanan ini”.⁷

Lebih lanjut dikatakan Hoyt “mengatakan mazhab tradisional mendefinisikan masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab ini pada dasarnya adalah masalah

⁷ Professor **Timothy D. Hoyt** is the John Nicholas Brown Chair of Counterterrorism and served as Co-Director of the Indian Ocean Studies Group at the U.S. Naval College, hal.78.

antarnegara (*interstate problem*). Mazhab kedua, yang non-tradisional, menyatakan bahwa bentangan keamanan semacam itu tidak mencukupi. Tetapi bentangan keamanan itu harus memasukkan masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*). Kalau dimaksud dengan masalah keamanan intra-negara misalnya dapat muncul dari kekacauan (*disorder*) dalam negara dan masyarakat karena etnik, rasial, agama, linguistik atau strata ekonomi. Sedangkan yang dimaksud dengan masalah keamanan lintas-nasional misalnya adalah ancaman-ancaman keamanan yang berasal dari isu-isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya yang ruangnya tidak dapat dibatasi pada skala nasional. Bahkan ada yang menyatakan bahwa fokus kepedulian harus dialihkan dari unit analisis negara ke arah unit analisis kelompok dan individu dengan berbagai isu yang sifatnya non-militer, misalnya keamanan ekonomi, keamanan pangan, keamanan kesehatan, keamanan lingkungan dan keamanan politik. Hal ini misalnya tampak dari akademisi yang menganjurkan konsep keamanan manusia (*human security*). Dua mazhab ini, menurut Timothy, hanya menyampaikan setengah kebenaran (*half correct*). Kelemahan dari mazhab tradisional adalah bahwa pandangan keamanannya terlalu menekankan pada faktor militer”.⁸

Konsep keamanan non-tradisional dipandang terlalu luas, sehingga sangat sukar untuk membedakan antara apa yang disebut dengan masalah-masalah keamanan dengan masalah-masalah kebijakan publik (*public policy problems*). Dengan kata lain jika mengikuti pemikiran mazhab non-tradisional maka kajian tentang keamanan akan kehilangan fokus. Dari kelemahan-kelemahan tersebut Hoyt menyatakan perlu disepakati apa yang menjadi isu sentral dalam isu keamanan itu sendiri. Timothy menyarankan, isu sentral tersebut adalah pada masalah konflik kekerasan (*the problem*

⁸ Idem, hal.80.

of violent conflict). Dengan konflik kekerasan sebagai fokus permasalahan maka masyarakat internasional perlu memahami apa saja faktor-faktor militer dan non-militer yang dapat menimbulkan konflik kekerasan. Di samping itu, para pemangku kepentingan juga perlu untuk mengidentifikasi faktor-faktor militer dan non-militer guna dapat menentukan arenanya, apakah terletak pada arena antarnegara, intranegara, dan lintas batas negara (transnational).

2. Konsep Keamanan Maritim

Istilah keamanan maritim menjadi tren ketika dilakukan pembahasan tentang keamanan di laut dengan pertimbangan bahwa potensi laut masih belum terekplorasi dengan optimal, sehingga diperlukannya suatu aturan tentang pengendalian laut (sea control). Hal tersebut diharapkan dapat menciptakan “*maintaining good order at sea*”, karena laut menyimpan sumber kekayaan alam yang dapat dieksplorasi dan eksploitasi oleh negara-negara pantai dan negara-negara lain.

Konsep keamanan maritim dibahas oleh Buzan yang menyatakan:

“konsep keamanan maritim berada di antara dua interaksi pemikiran yang berbeda, yaitu: antara kelompok yang menggunakan kerangka tradisional tentang keamanan dan kelompok yang menggunakan kerangka non-tradisional. Kelompok tradisional cenderung untuk membatasi konsep keamanan (*de-securitization*) sedangkan kelompok non-tradisional memiliki kecenderungan untuk memperluasnya (*securitization*)”.⁹

Kelompok tradisional memiliki fokus tentang *referent object* (apa yang terancam), maka pokok masalah terletak pada kedaulatan dan identitas negara (kedaulatan negara dan bangsa), sedangkan pada kelompok non-tradisional hal tersebut cenderung dikembangkan lebih luas lagi.

⁹Barry Buzan, Waever Ole and de Wilde Jaap, *Security a New Frame Work For Analysis*, Lynne Reinner Publisher, Colorado, 1990, hal.48.

Konsep keamanan maritim tidak terlepas dari pemikiran Buzan dan Hoyt yang menekankan pada konsep keamanan tradisional dan non-tradisional. Dalam perjalanannya konsep tersebut dibahas lebih mendalam dalam dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh Informal Consultative Process (ICP) yang digelar oleh PBB berdasarkan Resolusi Majelis Umum PBB (Resolusi 54/33 1999). Berdasarkan dokumen yang dikeluarkan oleh ICP sejak 2001 hingga 2002, diketahui ada beberapa hal berikut:

1. Bahwa konsep tentang keamanan maritim tidak pernah ada dikeluarkan secara resmi di dalam pertemuan ICP tersebut, dengan pertimbangan bahwa tindakan keamanan maritim selalu dikaitkan dengan tindakan-tindakan ilegal yang dilakukan di laut;

Dalam hal ini PBB telah melakukan identifikasi permasalahan keamanan maritim yang dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman di laut, antara lain:¹⁰

- a) Tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*);
- b) Pembajakan dan perompakan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*); dan
- c) Lalu lintas obat terlarang dan narkoba yang ilegal dan zat-zat psikotropika (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

2. Bahwa konsep tentang keamanan maritim dengan jelas dan resmi dituliskan dalam dokumen ICP. Kata-kata keamanan maritim dicoba disandingkan

¹⁰ Makmur Khaliat, opcit, hal. 117.

dengan keselamatan maritim dan mencoba memuat kegiatan terorisme sebagai bentuk tindak kejahatan yang baru muncul di bidang keamanan di laut.¹¹

Menurut pengamatan Bueger upaya-upaya untuk mengamankan kawasan perairan dapat dilakukan melalui cara-cara sebagai berikut:¹²

a. *“Organizing Maritime Security and Managing Complexity.*

Melalui hal ini, aktor menggambarkan tantangan yang menghasilkan tanggapan mengenai keamanan maritim. Terdapat tiga level pada butir ini yaitu (1) *epistemic level* yang menghasilkan suatu pengetahuan tentang keamanan maritim, (2) *coordination level* yang merupakan koordinasi dalam melakukan tindakan dan (3) *operational level* berupa operasi kegiatan di laut.

b. *Maritime Domain Awareness (MDA) and New Epistemic Infrastructure.*

Merupakan suatu mekanisme dalam mengolah pengetahuan tentang lingkungan keamanan maritim. Pengembangan MDA berupaya dalam meningkatkan kesadaran para pelaut dengan cara memberikan informasi serta pengetahuan dalam melawan ancaman kejahatan di laut. MDA menyediakan data seperti gambaran pelacakan pergerakan kapal, pengawasan angkatan laut, pengintaian udara dan pengumpulan analisis data.

c. *Contact Group on Piracy.*

Upaya ini merupakan bentuk koordinasi dan tata kelola tindakan dalam menghadapi tantangan. Tata kelola yang dimaksud seperti adanya *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* (CGPCS) yang bertujuan menyatukan aktor termasuk negara, organisasi internasional, perwakilan militer dalam melakukan

¹¹ Georgffrey Till, *Sea Power: A Guide for the Twenty-Firts Century*, London: Frans Cass, 2004, hal. 78.

¹² Christian Bueger and Timothy Edmunds, “Beyond Seablindness : A New Agenda for Maritime Security Studies”, Vol.93, (November, 2017) : hal. 1293.

diskusi dan koordinasi untuk menekan pembajakan. CGPCS juga memfasilitasi pengembangan sistem hukum terhadap penangkapan bajak laut, pemindahan, tuntutan dan penjara. Aktor yang tergabung dalam CGPCS memanfaatkan koordinasi ini untuk mewujudkan keamanan maritim.

d. *Operational Coordination.*

Merupakan aktivitas keamanan maritim yang dilakukan oleh aktor keamanan berupa tindakan operasi militer. Keamanan maritim mengarah pada praktik-praktik yang menghubungkan aktor, informasi dan tindakan.

e. *Governing Maritime Security Abroad: Capacity Building and Security Sector Reform (SSR).*

Merupakan upaya dalam mendistribusikan pengetahuan dan keterampilan dalam pengelolaan maritim yang dipimpin oleh aktor keamanan. Hal ini mendorong aktor untuk berbagi tanggung jawab dalam keamanan maritim dan berupaya dalam mengubah situasi dengan bersosialisasi atau praktik suatu pemerintahan di negara penerima. Adapun contoh tindakan yang dilakukan ialah berbagi pengetahuan, keterampilan, sosialisasi tentang kemaritiman, pelatihan militer dan sebagainya”.

Bueger juga berpendapat bahwa ada tiga hal yang harus diperhatikan tentang konsep keamanan maritim, yaitu: (1) semiotika yang bermaksud untuk memetakan arti yang berbeda dengan menjelajahi hubungan antara maritim keamanan dan konsep lainnya; (2) sekritisasi *framework* yang menyediakan sarana untuk memahami bagaimana ancaman yang berbeda termasuk dalam keamanan maritim; dan (3) teori praktik keamanan yang bertujuan memahami apa tindakan yang dilakukan atas nama keamanan maritim”.¹³

¹³Christian Bueger and Timothy Edmunds, “Beyond Seablindness : A New Agenda for Maritime Security Studies”, Vol.93, (November, 2017), hal 1293.

Pendapat yang sedikit berbeda dengan Bueger dinyatakan oleh Khaliat yang menekankan pada tiga hal yang perlu diperhatikan oleh para pemangku kepentingan agar maksud keamanan tersebut dapat tercapai, antara lain:¹⁴

1. Konsep keamanan maritim bukanlah suatu konsep yang *rigid*/kaku tetapi suatu konsep yang pada tatanan internasional tengah dikonstruksikan. Meskipun konsep tersebut tidak rigid ada kecenderungan yang kuat bahwa konsep keamanan maritim sangat dipengaruhi oleh mazhab non-tradisional.
2. Konsep keamanan maritim yang tidak rigid pada tatanan internasional membawa implikasi terhadap perlunya kesepakatan dan kerjasama antara negara-negara ASEAN untuk mengkonstruksikan tentang apa yang dimaksud dengan keamanan maritim itu sendiri.
3. Indonesia sebagai negara kepulauan perlu mengidentifikasikan zona-zona di laut yang tidak membutuhkan ataupun yang membutuhkan kerjasama keamanan maritim dengan pihak luar.¹⁵

Dari teori-teori di atas diketahui bahwa pengertian keamanan maritim merupakan sebuah pemaknaan tentang keamanan secara umum dan dalam hal keamanan maritim dibatasi oleh ruang lingkup dan letak geografisnya. Namun secara definitif pembahasan terkait konsep keamanan maritim pada tatanan internasional masih dianggap sebagai pembahasan yang baru. Hal tersebut terlihat dari ulasan Keliat yang memaparkan secara sistematis pembahasan keamanan maritim ditatanan internasional yang pada awalnya tidak dilakukan secara khusus.

Pada tahun 2002 negara-negara didesak melalui pertemuan ICP untuk melaksanakan amanat UNCLOS 1982 dalam menjaga keamanan maritim dengan

¹⁴Makmur Khaliat, Keamanan Maritim Dan Implikasinya Bagi Indonesia, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13, Nomor 1 Juli 2009, hal.3.

¹⁵Ibid, hal.3

konsisten. Akhirnya dalam forum *International Maritime Organization* (IMO) dilahirkan suatu rekomendasi untuk segera membuat sebuah formulasi khusus yang berhubungan dengan keamanan maritim. Pada forum *International Maritime Organization* (IMO) diadakan lagi pembahasan secara khusus tentang dinamika keamanan maritim dan tindakan-tindakan preventifnya.

Dari kondisi dan praktik di atas diketahui bahwa walaupun definisi tentang keamanan maritim ditatanan internasional belum terbentuk secara tegas, namun masyarakat internasional diminta untuk memperhatikan keamanan maritim dan membentuk kesepakatan bersama diantara negara-negara agar komponen ancaman sebagai faktor yang membahayakan “keamanan maritim” dapat ditangani baik masing-masing maupun bersama.

Berdasarkan praktik pembentukan hukum internasional, praktik tersebut sudah cukup untuk dijadikan dasar pembentukan dan penerapan hukum suatu negara untuk menyelesaikan permasalahan keamanan maritim.

Berdasarkan tiga kondisi ancaman di atas bahwa keamanan maritim lebih mengarah kepada konsep keamanan tradisional yang dalam praktik penyelesaiannya diperlukan hubungan baik antar negara pantai dalam bentuk kerjasama khusus.

Untuk menindaklanjuti keperluan tentang penguatan kerjasama dan koordinasi diseluruh wilayah baik nasional, regional dan internasional, maka kerjasama dan koordinasi hingga tingkat instansi pemerintahan juga sangat diperlukan. Hal tersebut pernah diusulkan pada acara *Indian Ocean Symposium* tahun 2008, yang mana kerjasama keamanan harus dilakukan diantara polisi, penjaga perbatasan dan para petugas yang menangani kejahatan transnasional.

Penelitian ini mengkaji keamanan maritim yang terkait dengan tindakan perompakan/pembajakan kapal yang sering ditemukan di perairan kawasan Asia Tenggara: Malaysia, Filipina, Indonesia, Singapura dan Thailand. Untuk menyelesaikan kasus-kasus perompakan tersebut negara-negara pantai sering menerapkan aturan hanya berdasarkan perjanjian unilateral, bilateral dan multilateral yang hanya dapat dilakukan oleh pemerintah dan jajaran yang terkait. Hal tersebut itulah yang dapat menimbulkan permasalahan karena terkait erat dengan perjanjian internasional dan regional, peraturan perundangan nasional dan kedaulatan masing-masing negara yang sering bertentangan ataupun berbeda.

3. Konsep Kerjasama Keamanan

Konsep kerjasama keamanan pertama kali dibahas dalam Summit Meeting di Bali tahun 2003 untuk menggantikan istilah *collective defence* dan *collective security* menjadi *cooperative security*. Istilah tersebut menekankan pada pendekatan kerjasama untuk membangun persahabatan.

Ide dasar dari kerjasama keamanan (*cooperative security*) itu sendiri adalah untuk menjaga keamanan dan memastikan kepentingan nasional mereka tetap terjaga.¹⁶ Dalam melaksanakan kerjasama keamanan tersebut para pemangku menggunakan norma dasar untuk berinteraksi.

John Gerard Rugie berpendapat bahwa persetujuan kerjasama itu bergantung kepada beberapa prinsip sebagai landasan untuk bekerjasama yang secara spesifik sangat bergantung kepada faktor-faktor berikut: (1) Kerjasama internasional dapat dilakukan dalam berbagai bentuk mulai dari kerjasama bilateral atau kerjasama yang dilakukan hanya oleh dua negara dan juga kerjasama multilateral yang dilakukan oleh lebih dari dua negara; (2) Kerjasama internasional juga tidak terbatas pada kerjasama antar negara saja, melainkan

¹⁶Muladi, Konsep Kerjasama Keamanan (Cooperative Security) Dalam Rangka Menghadapi Bahaya Keamanan Komprehensif (Comprehensive Security) dan Ketahanan Nasional, kertas kerja, pada Lemhanas, tanggal 17 September 2010, hal. 1.

juga bisa terjadi antara negara dengan organisasi-organisasi internasional. Negara bekerja sama untuk berbagai tujuan, yang kadangkadang cukup efektif.¹⁷ Dari faktor-faktor tersebut diketahui bahwa negara-negara yang terlibat dalam kerjasama harus memiliki tradisi kerjasama dan aturan verbal dan non-verbal yang mengatur tata cara berinteraksi diantara mereka.

Cooperative security pada hakikatnya bersifat “*non-militeristic*”. Kerangka kerjasama ini membuka semua peserta bekerjasama untuk meningkatkan stabilitas suatu kawasan, yang sangat didambakan oleh semua anggota. Asas yang berlaku dalam hal ini adalah “*all for all*”. Hal ini sangat menjiwai makna *security community* yang memungkinkan para anggotanya untuk mengembangkan rasa “*We-ness*” atau “*We-feeling*” dan ada suatu jaminan bahwa mereka tidak akan berkelahi secara fisik satu sama lain dan akan menyelesaikan segala perselisihannya dengan cara lain (*Deutchan security community*). Cara lain adalah damai. Bagi Indonesia konsep “*cooperative security*” sangat tepat sehubungan politik bebas aktif yang dianut oleh Indonesia dan berkaitan pula dengan salah satu tujuan nasional yakni “ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial”.¹⁸

Dalam karya yang lain, Antonia dan Abram Chayes menegaskan bahwa hal ini perlu untuk “dasar normatif yang kuat” didalam pengaturan tersebut. Mereka menekankan bahwa keberhasilan dari sistem kerjasama ini bergantung pada kemampuan untuk beradaptasi dengan norma yang telah diatur. Jadi tidak hanya norma penting yang harus di tetapkan, tetapi kerjasama ini juga haruslah fleksibel atau kerjasama ini akan menemui kegagalan.¹⁹

¹⁷John Gerard Ruggie, “Multilateralism: the Theory of an Institution,” *Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Norm*, ed. John Gerard Ruggie, Columbia, NY, Columbia University Press, 1993.

¹⁸Muladi, Konsep Kerjasama Keamanan (Cooperative Security) Dalam Rangka Menghadapi Bahaya Keamanan Komprehensif (Comprehensive Security) dan Ketahanan Nasional, kertas kerja, pada Lemhanas, tanggal 17 September 2010, hal. 2.

¹⁹Antonia Chayes et. al, “Regime Architecture: Elements and Principles,” *Global Engagement: Cooperation and Security in the 21st Century*, ed. Janne E. Nolan, Washington, D.C.: Brookings Institute, 1994.

Dengan demikian dapat dilihat dalam kerjasama yang melibatkan *littoralstates* penyelenggaraan dan jaminan keamanan nasional melalui suatu sistem ketahanan nasional sangat diperlukan dalam menjalin hubungan dengan negara lain. Hal ini merupakan kepentingan nasional yang harus ada dari setiap negara bila keamanan dipandang sebagai faktor utama dalam menyelenggarakan hubungan bilateral. Konsep ini sejalan dengan konsep *Sea power* yang di usung oleh Alfred Thayer Mahan. Secara esensial Mahan membangun strategi berdasarkan ide mengenai operasi maritim yang berhubungan dengan kebijakan nasional yang diusung oleh suatu negara.²⁰

Sebagai pengusung teori umum yang pertama mengenai peperangan di lautan, Mahan berpendapat bahwa peperangan di lautan merupakan bagian dari tindakan politik. Dalam keadaan damai, kekuatan nasional, keamanan dan kesejahteraan sangat bergantung kepada lautan dalam artian sebagai sarana transportasi dan perdagangan. Namun di masa perang, *Sea Power* merupakan sebuah bagian dari kekuasaan mariner dan merujuk pada pengertian untuk menyerang perdagangan musuh dan juga sebagai bentuk ancaman bagi kepentingan musuh.²¹

4. Teori Hukum Pidana Indonesia Tentang Perompakan

Hakikat masalah tindak pidana pembajakan di laut ialah berkaitan erat dengan konsep yurisdiksi di satu pihak dan konsep kedaulatan negara di lain pihak serta saling pengaruh antara kedua konsep tersebut satu sama lain. Berdasarkan pernyataan tersebut maka setiap negara memiliki hak eksklusif di dalam batas wilayah negara yang bersangkutan tanpa ada keterikatan atau pembatasan dari hukum internasional. Namun demikian, setiap negara juga memiliki kewenangan untuk memperluas yurisdiksi kriminalnya terhadap tindak pidana transnasional sepanjang implementasi perluasan

²⁰Till, *loc.cit*, h. 311.

²¹*Ibid*.

yurisdiksi kriminal tersebut tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip umum yang diakui dalam hukum internasional.²² Konsep yurisdiksi dan konsep kedaulatan tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Konsep kedaulatan dapat diartikan kekuasaan memiliki hak atas teritorial dan hak yang lahir dari penggunaan kekuasaan tadi, dan unsur utama dari konsep kedaulatan adalah memiliki kekuasaan penuh untuk melaksanakan hak teritorial dari suatu negara dalam batas-batas wilayah negara yang bersangkutan.²³ Perkembangan ketiga aspek dari kedaulatan negara ini, berdampak terhadap perkembangan konsep yurisdiksi sehingga telah diakui tiga konsep. Ketiga konsep tersebut adalah peraturan perundang-undangan atau *jurisdiction to prescribe*, yurisdiksi untuk melaksanakan penuntutan atau *jurisdiction to prosecute*, dan yurisdiksi untuk menerapkan peraturan perundang-undangan atau *jurisdiction to enforce*.²⁴ Yurisdiksi untuk menetapkan suatu peraturan perundang-undangan adalah kewenangan negara untuk menerapkan berlakunya hukum nasional negara yang bersangkutan terhadap tindak pidana pembajakan di laut yang sangat membahayakan kepentingan negara atau warga negara yang bersangkutan. Yurisdiksi melaksanakan penuntutan, ialah kewenangan negara untuk mengadili tindak pidana pembajakan di laut yang sangat membahayakan kepentingan negara dan warga negara yang bersangkutan. Yurisdiksi untuk menerapkan peraturan perundang-undangan, ialah kewenangan negara untuk menerapkan setiap ketentuan yang terdapat dalam hukum nasional negara yang bersangkutan terhadap setiap tindak pidana narkoba yang sangat membahayakan kepentingan negara dan warga negara yang bersangkutan. Dalam hukum internasional

²²Romli Atamasmita, *Tindak Pidana Narkoba Transnasional Dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia*, op cit, hlm. 88.

²³ Ibid, hlm. 88. TINDAK PIDANA PEMBAJAKAN DI LAUT DIHUBUNGKAN DENGAN YURISDIKSI KRIMINAL DALAM SISTEM HUKUM PIDANA NASIONAL ISSN: 1693-0819 Jurnal Serambi Hukum Vol. 08 No. 02 Agustus 2014 – Januari 2015 Page 268 tentang lingkup yurisdiksi.

²⁴ Ibid, hlm. 89

praktek perluasan yurisdiksi kriminal, dimulai dengan upaya memperluas wewenang negara pantai untuk mengambil tindakan tertentu di luar batas laut teritorial.

5.Hukum Laut Indonesia tentang Pelayaran

5.1 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pelayaran dalam negara kepulauan menempati posisi yang penting untuk menghubungkan wilayah perairan yang satu dengan perairan lainnya. Mengingat Indonesia mempunyai wilayah perairan yang begitu luas maka pemerintah mengeluarkan UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Ketentuan ini merumuskan pengertian tentang pelayaran adalah kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim (pasal 1 ayat 1). Jika diteliti ketentuan ini memberikan pengertian yang sangat luas tentang pelayaran dimana pembahasan secara holistik tentang pelayaran dari mulai perairan sampai pada keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.

Selain itu juga memuat keselamatan dan keamanan pelayaran yang meliputi juga keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim (pasal 116 ayat 1). Petugas yang menyelenggarakan keselamatan dan keamanan perairan akan diatur oleh pemerintah (pasal 116 ayat 2).

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi dua hal yaitu kelayakan kapal dan kenavigasian (lihat pasal 117 ayat 1). Kelayakan menyangkut keselamatan kapal, pencegahan dan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal (pasal 117 ayat 2). Kalau kenavigasian kapal meliputi Sarana Bantu

Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur laut dan perlintasan, pegerukan dan reklamasi, pemaduan, penanganan kerangka kapal dan salvage dan pekerjaan bawah air (pasal 118). Kelaiakan kapal menyangkut tiga hal yaitu kapal, awak kapal, kesehatan penumpang dan manajemen keamanan kapal. Sedangkan kenavigasian meliputi menjaga, memelihara dan pengoperasian alat-alat navigasi.

Dalam ketentuan ini juga menetapkan dan mengumumkan zona keamanan dan keselamatan pada setiap lokasi kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan berlayar (pasal 195 ayat 1). Hal ini memperlihatkan keseriusan pemerintah untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran selama berlayar di perairan Indonesia yang dilintasi oleh kapal-kapal Indonesia dan kapal-kapal asing.

5.2. Peraturan Presiden No.16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Pelayaran

Penelitian ini juga mengkaji tentang kebijakan pemerintah Indonesia yang terkait dengan peraturan di bidang kelautan misalnya tentang kebijakan pengelolaan laut berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia No.16 Tahun 2017.

Sejak tahun 2014, Presiden Joko Widodo mengenalkan konsep poros maritim dengan fokus kepada peningkatan dan pemberdayaan kelautan sebagai sumber utama pemasukan bagi Indonesia. Presiden juga mengarahkan penegakan posisi strategis dan geostrategi dan geopolitis agar Indonesia berpeluang tidak hanya sebagai jalur ekonomi global tetapi juga sebagai jalur keamanan laut internasional. Hal tersebut dapat menempatkan posisi Indonesia yang unggul dan bergantung tinggi pada dunia kelautan dan kemaritiman.

Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan, Indonesia mengartikan “Kebijakan kelautan Indonesia sebagai

pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia” yang diatur dalam Pasal 1 ayat (1).

Berdasarkan Perpres No.16 Tahun 2017, misi kebijakan kelautan Indonesia yang utama adalah:²⁵

1. “Terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan;
2. Terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal;
3. Terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh;
4. Terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut;
5. Terlaksananya tata kelola kelautan yang baik;
6. Terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata;
7. Terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing;
8. Terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal;
9. Terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut;
10. Terlaksananya perlindungan lingkungan laut;
11. Terlaksananya diplomasi maritim; dan
12. Terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahar”.

Selain hal-hal tersebut di atas ditentukan juga 7 (tujuh) pilar arah kebijakan kelautan Indonesia untuk memperkuat kebijakan kelautan yang ada, yaitu:²⁶

²⁵ Lihat Lampiran I, Bab IV, Tujuan dan Prinsip Kebijakan Kelautan Indonesia, Perpres No. 16 Tahun 2016 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, hal. 17-18.

²⁶ Lihat Lampiran I, BAB V Pilar-Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, Perpres No. 16 Tahun 2016 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, hal. 22-32.

1. “Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia;
2. Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan laut;
4. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya Bahari; dan
7. Diplomasi Maritim”.

Untuk melaksanakan seluruh kebijakan kelautan Indonesia yang dicanangkan sejak 2016, maka diharapkan dapat diselesaikan pada tahun ini melalui 5 (lima) kluster program prioritas, yaitu:²⁷

1. “Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim;
2. Industri Maritim dan Konektivitas Laut;
3. Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan Laut;
4. Pertahanan dan Keamanan Laut; dan
5. Budaya Bahari”.

Berdasarkan lima program prioritas kluster 3 dan 4 di atas yang harus diselesaikan pada tahun 2019 ini, perlu diadakan evaluasi pelaksanaan rumusan kebijakan bidang kelautan terutama yang terkait dengan pemalakan, perompakan dan bajak laut di Indonesia dan perkembangan kerjasama di sekitar kawasan ASEAN juga dengan negara-negara anggota ASEAN lainnya.

²⁷ Lihat Lampiran I, BAB VI Kaidah Pelaksanaan, Perpres No. 16 Tahun 2016 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, hal. 36.

Untuk melengkapi kajian dari data yang ada, tim perlu mengkajinya dari segi “hukum pidana nasional, mengingat dan mempertimbangkan Pasal 438 dan 439 Kitab Hukum Undang-Undang Pidana (KUHP)”²⁸ juga secara khusus “mengatur tentang perompakan kapal di alur bebas atau di luar laut teritorial dan di dalam laut teritorial. Termasuk juga Penjelasan Pasal 7 ayat (1) huruf g dan Pasal 7 ayat (2) huruf b angka 14, UU TNI No.34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia”²⁹ yang menetapkan salah satu ancaman terhadap keutuhan bangsa dan negara Indonesia berasal dari yuridiksi nasional Indonesia yang dapat dilakukan oleh para pembajak kapal.

²⁸ BAB XXIX

KEJAHATAN PELAYARAN

“Pasal 438

(1) Diancam karena melakukan pembajakan di laut:

1. dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun, barang siapa masuk bekerja menjadi nahkoda atau menjalankan pekerjaan itu di sebuah kapal, padahal diketahuinya bahwa kapal itu diperuntukkan atau digunakan untuk melakukan perbuatan-perbuatan kekerasan di lautan bebas terhadap kapal lain atau terhadap orang dan barang di atasnya, tanpa mendapat kuasa untuk itu dari sebuah negara yang berperang atau tanpa masuk angkatan laut suatu negara yang diakui;
2. dengan pidana penjara paling lama dua belas tahun, barang siapa mengetahui tentang tujuan atau penggunaan kapal itu, masuk bekerja menjadi kelasi kapal tersebut atau dengan suka rela terus menjalankan pekerjaan tersebut setelah hal itu diketahui olehnya, ataupun termasuk anak buah kapal tersebut.
- (2) Disamakan dengan tidak punya surat kuasa, jika melampaui apa yang dikuasakan, demikian juga jika memegang surat kuasa dari negara-negara yang berperang satu dengan yang lainnya.

(3) Pasal 89 tidak diterapkan.

Pasal 439:

- (1) Diancam karena melakukan pembajakan di tepi laut dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun, barang siapa dengan memakai kapal melakukan perbuatan kekerasan terhadap kapal lain atau terhadap orang atau barang di atasnya, di perairan Indonesia.
- (2) Yang dimaksud dengan wilayah laut Indonesia yaitu wilayah "*Territoriale zee en maritieme kringen ordonantie*, S. 1939 442."

²⁹ Pasal 7 ayat (1) huruf g:

ancaman keamanan di laut atau udara yurisdiksi nasional Indonesia, yang dilakukan pihak-pihak tertentu, dapat berupa:

1. Pembajakan atau perompakan;
2. Penyelundupan senjata, amunisi, dan bahan peledak atau bahan lain yang dapat membahayakan keselamatan bangsa;
3. Penangkapan ikan secara ilegal atau pencurian kekayaan laut.

Pasal 7 ayat (2) huruf b:

Operasi militer selain perang, yaitu untuk:

14. membantu pemerintah dalam pengamanan pelayaran dan penerbangan terhadap pembajakan, perompakan, dan penyelundupan”.

6. UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Ditinjau dari aspek geopolitik, posisi Indonesia mempunyai sangat strategis sebagai penghubung perdagangan internasional yang menghubungkan kawasan Asia-Pasifik dengan benua Australia. Untuk mewujudkan hal tersebut salah satu yang dilakukan pemerintah adalah mengeluarkan UU No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Sejalan dengan itu dapat dilihat dari Pasal 58 ayat 1 yang mengatakan “untuk mengelola kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah laut dibentuk sitem pertahanan laut. Kemudian dalam pasal 58 ayat 2 menetapkan bahwa dalam rangka melaksanakan pasal 58 ayat 1 maka yang ditunjuk adalah Tentara Nasional Indonesia (TNI).

Lebih lanjut dalam pasal 59 ayat 1 penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, dasar laur dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Kemudian mengenai kapal asing diatur dalam pasal 59 ayat 2 “yuridiksi dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional”.

Untuk melaksanakan pasal 59 ayat1 dan ayat 2 mengeluarkan ayat 3 yang menetapkan “dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut.

Badan Keamanan Laut atau disebut Bakemla untuk menjaga keamanan di laut baik di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi dan untuk mengimplementasikan tugas dan fungsinya dikeluarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut. Sebelumnya ada Badan Koordinasi Kelautan yang diatur dalam Peraturan Presiden N0.81 Tahun 2005, kemudian ketentuan ini tidak berlaku lagi dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut

7. Landasan Hukum Keamanan Maritim

7.1 United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

Pada Pasal 101 UNCLOS mengatakan pembajakan terjadi hanya di luar laut teritorial dari negara pantai. dan ada empat unsur supaya dapat dikatakan sebagai pembajakan, yaitu:

1. “Tindakan kejahatan yang melibatkan kekerasan, penahanan, dan perbuatan pembinasaan;
2. Dilakukan untuk kepentingan pribadi;
3. Melibatkan dua kapal (pesawat); dan
4. Terjadi di laut lepas”.

Terdapat perbedaan antara UNCLOS 1958 dengan UNCLOS 1982 karena dalam UNCLOS 1982 pembajakan dianggap kurang luas karena hanya diterapkan terhadap kegiatan pembajakan atau perompakan yang terjadi di laut lepas dan dapat dilakukan oleh suatu kapal terhadap kapal lainnya.

8.2. IMO Draft Code of Practice for the Investigation No. 984 pasal 2.2.

Berdasarkan pasal 2.2 dari *International Maritime Organization Maritime Security Committee*-Organisasi Maritim Internasional Komite Keamanan Maritim (IMO MSC) *Circular No. 984* tentang the *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*-Naskah kode praktek Investigasi terhadap Kejahatan Perompakan dan Perampokan bersenjata terhadap kapal, *Armed robbery against ship*-Perompakan terhadap kapal didefinisikan sebagai berikut:

“Armed robbery against ships” means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s jurisdiction over such offenses – perompakan bersenjata terhadap kapal merupakan suatu ancaman atau tindak kekerasan yang tidak sesuai dengan hukum, selain dari tindak perompakan, atau pembunuhan terhadap tawanan, terhadap kapal, individu, harta kekayaan, yang dilakukan didalam wilayah yurisdiksi suatu negara” (IMO Draft Code of Practice).

Dalam definisi yang dijelaskan oleh IMO diatas semakin mempertegas perbedaan antara piracy dan perompakan bersenjata (*armed robbery*), yaitu sebagaimana tercantum dalam UNCLOS 1982 bahwa perompakan terjadi diluar yurisdiksi suatu negara disebut *piracy*. Sedangkan kejahatan maritim yang dilakukan di dalam wilayah yurisdiksi suatu negara disebut sebagai *armed robbery*-perampokan bersenjata.

7.2 Statuta Roma 1998 Pasal 7 tentang Kejahatan terhadap Kemanusiaan

1. Untuk keperluan Statuta ini, “kejahatan terhadap kemanusiaan”³⁰ berarti salah satu dari perbuatan berikut ini apabila dilakukan sebagai bagian dari serangan meluas atau sistematis yang ditujukan kepada suatu kelompok penduduk sipil, dengan mengetahui adanya serangan itu: (a) Pembunuhan; (b) Pemusnahan; (c) Perbudakan;

³⁰Lembaga Studi & Advokasi Masyarakat. *Statuta Roma*, <https://referensi.elsam.or.id/wp-content/uploads/2014/10/Statuta-Roma.pdf>

(d) Deportasi atau pemindahan paksa penduduk; (e) Pemenjaraan atau perampasan berat atas kebebasan fisik dengan melanggar aturan-aturan dasar hukum internasional; (f) Penyiksaan; (g) Perkosaan, perbudakan seksual, pemaksaan prostitusi, penghamilan paksa, pemaksaan sterilisasi, atau suatu bentuk kekerasan seksual lain yang cukup berat; (h) Penganiayaan terhadap suatu kelompok yang dapat diidentifikasi atau kolektivitas atas dasar politik, ras, nasional, etnis, budaya, agama, gender sebagai didefinisikan dalam ayat 3, atau atas dasar lain yang secara universal diakui sebagai tidak diizinkan berdasarkan hukum internasional, yang berhubungan dengan setiap perbuatan yang dimaksud dalam ayat ini atau setiap kejahatan yang berada dalam yurisdiksi Mahkamah; (i) Penghilangan paksa; (j) Kejahatan apartheid; (k) Perbuatan tak manusiawi lain dengan sifat sama yang secara sengaja menyebabkan penderitaan berat, atau luka serius terhadap badan atau mental atau kesehatan fisik.

2. Untuk keperluan ayat 1:

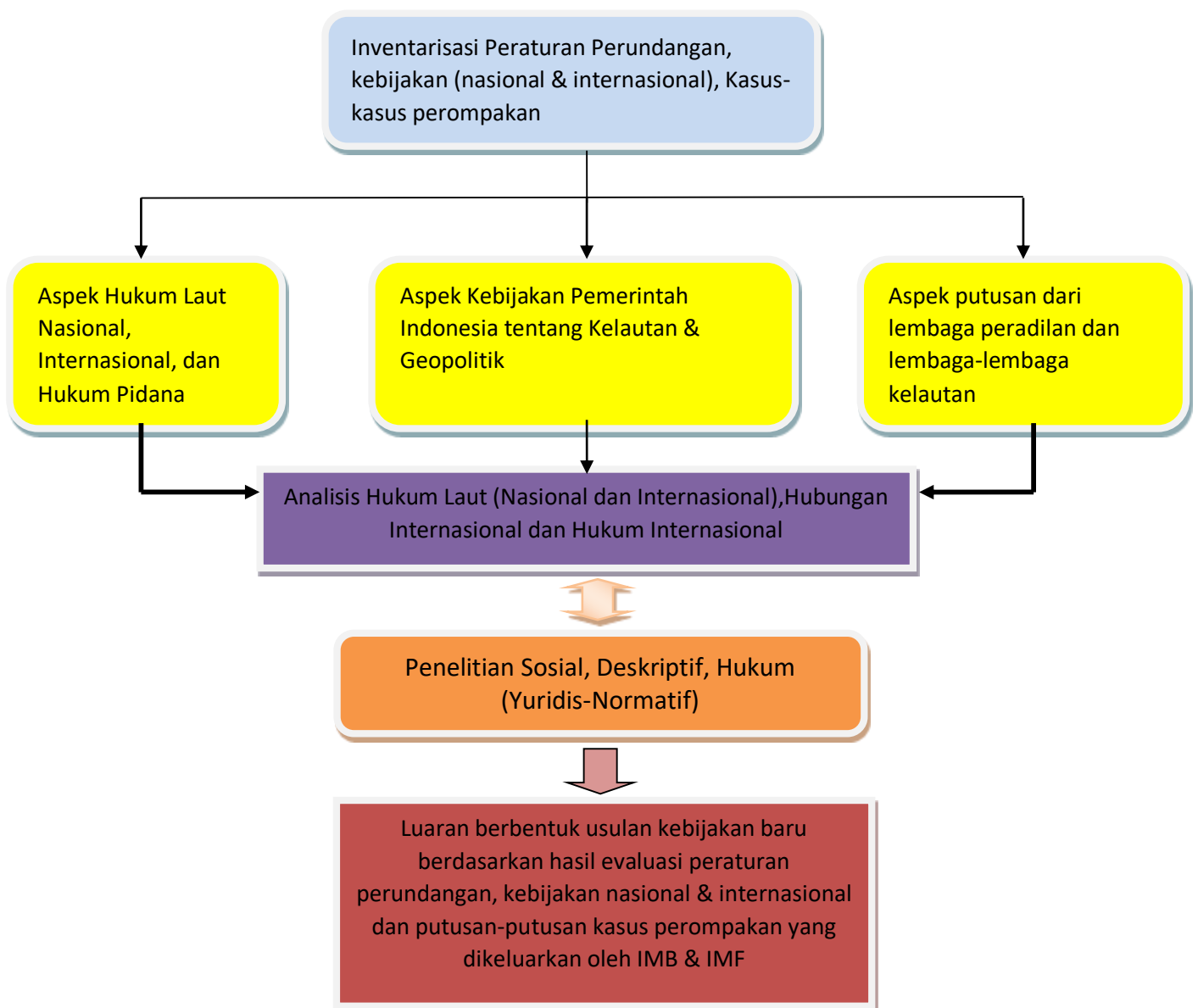
- (a) “Serangan yang ditujukan terhadap suatu kelompok penduduk sipil” berarti serangkaian perbuatan yang mencakup pelaksanaan berganda dari perbuatan yang dimaksud dalam ayat 1 terhadap kelompok penduduk sipil, sesuai dengan atau sebagai kelanjutan dari kebijakan Negara atau organisasi untuk melakukan serangan tersebut;
- (b) “Pemusnahan” mencakup ditimbulkannya secara sengaja pada kondisi kehidupan, antara lain dihilangkannya akses kepada pangan dan obat-obatan, yang diperhitungkan akan membawa kehancuran terhadap sebagian penduduk.
- (c) “Perbudakan” berarti pelaksanaan dari setiap atau semua kekuasaan yang melekat pada hak kepemilikan atas seseorang dan termasuk dilaksanakannya kekuasaan tersebut dalam perdagangan manusia, khususnya orang perempuan dan anak-anak;

- (d) “Deportasi atau pemindahan penduduk secara paksa” berarti perpindahan orang-orang yang bersangkutan secara paksa dengan pengusiran atau perbuatan pemaksaan lainnya dari daerah di mana mereka hidup secara sah, tanpa alasan yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional;
- (e) “Penyiksaan” berarti ditimbulkannya secara sengaja rasa sakit atau penderitaan yang hebat, baik fisik ataupun mental, terhadap seseorang yang ditahan atau di bawah kekuasaan tertuduh; kecuali kalau siksaan itu tidak termasuk rasa sakit atau penderitaan yang timbul hanya dari, yang melekat pada atau sebagai akibat dari, sanksi yang sah;
- (f) “Penghamilan paksa” berarti penahanan tidak sah, terhadap seorang perempuan yang secara paksa dibuat hamil, dengan maksud mempengaruhi komposisi etnis dari suatu kelompok penduduk atau melaksanakan suatu pelanggaran berat terhadap hukum internasional. Definisi ini betapapun juga tidak dapat ditafsirkan sebagai mempengaruhi hukum nasional yang berkaitan dengan kehamilan;
- (g) “Penganiayaan” berarti perampasan secara sengaja dan kejam terhadap hak-hak dasar yang bertentangan dengan hukum internasional dengan alasan identitas kelompok atau kolektivitas tersebut;
- (h) “Kejahatan apartheid” berarti perbuatan tidak manusiawi dengan sifat yang sama dengan sifat-sifat yang disebutkan dalam ayat 1, yang dilakukan dalam konteks suatu rezim kelembagaan berupa penindasan dan dominasi sistematis oleh satu kelompok rasial atas suatu kelompok atau kelompok-kelompok ras lain dan dilakukan dengan maksud untuk mempertahankan rezim itu.
- (i) “Penghilangan paksa” berarti penangkapan, penahanan atau penyekapan orang-orang oleh, atau dengan kewenangan, dukungan atau persetujuan diam-diam dari, suatu Negara atau suatu organisasi politik, yang diikuti oleh penolakan untuk

mengakui perampasan kebebasan itu atau untuk memberi informasi tentang nasib atau keberadaan orang-orang tersebut, dengan maksud untuk memindahkan mereka dari perlindungan hukum untuk suatu kurun waktu yang lama.

3. Untuk keperluan Statuta ini, dimengerti bahwa istilah “gender” mengacu kepada dua jenis kelamin, lelaki dan perempuan, dalam konteks masyarakat. Istilah “gender” tidak memperlihatkan suatu arti yang berbeda dengan yang di atas.

6. Kerangka Pemikiran



METODE PENELITIAN

1. Pengantar

Guna memudahkan pembahasan terhadap berbagai permasalahan yang ada dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan metode penelitian kualitatif yang menekankan analisis proses penyimpulan data deduktif dan data induktif dan mengamati dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

Lexi Moleong mengatakan “tujuan dari metode penelitian kualitatif untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi dan tindakan dan lain-lain secara holistik (meyerluruh) dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah”.³¹

Pemilihan metode penelitian kualitatif dalam penelitian ini bermaksud mengetahui fenomena-fenomena yang terjadi di sekitar kawasan Asia Tenggara yang berhubungan dengan pembajakan dan perampokan dikaji secara hukum dan geopolitik.

Metode dalam penelitian ini dikaitkan dengan teori dan permasalahan-permasalahan yang ada, untuk memudahkan pembahasan terhadap beberapa permasalahan dalam penelitian ini, maka kegiatan penelitian ini akan menerapkan

³¹ Lexy Moleang, *Metodeologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rodaskarya, 2002, hal.34

metode penelitian normatif dan penelitian sosial. Pokok permasalahan yang ada akan dikaji melalui pendekatan secara yuridis normatif.

2. Jenis Penelitian

Metode diperlukan dalam menentukan langkah-langkah untuk mengkaji masalah yang akan diteliti, ada 4 (empat) jenis penelitian ilmu sosial, yaitu penelitian historis, penelitian deskriptif, penelitian perkembangan, penelitian kasus. dan penelitian lapangan. Selain itu di bidang hukum dikenal jenis penelitian yuridis normatif. Kedua jenis penelitian ini digunakan untuk menyesuaikan judul penelitian ‘Tantangan Kerjasama Keamanan Di Perairan ASEAN oleh Indonesia: Pandangan Hukum & Geopolitik’.

Penelitian deskriptif berupa penelitian berusaha untuk memecahkan permasalahan berdasarkan data-data, menyajikan data, menganalisis data dan menginterpretasi data. Penelitian deskriptif analisis diartikan “sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki. Dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian pada saat sekarang, berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya dan memusatkan pada penemuan fakta-fakta yang sebenarnya.³² Data yang diperoleh akan dikumpulkan, disusun, dijelaskan, kemudian dianalisa sehingga nantinya gambaran yang dibuat akan menjadikan data tersebut tersusun secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, serta hubungan berbagai fenomena yang diselidiki”.³³

Yuridis normatif penting dalam penelitian ini karena melihat atau memandang hukum sama dengan peraturan-peraturan yang dibuat oleh lembaga perundang-undangan. Konsepsi legis positif memandang hukum sebagai suatu sistem normatif yang tertutup, mandiri lepas dari pengaruh hidup yang nyata atau disebut dengan

³² Hadari Nawawi, *Metodelogi Penelitian Sosial*, Yogyakarta, Gajah Mada Press, 2005, hal. 31

³³ Mohammad Nasir, *Metode Penelitian*, 2003, Jakarta, PT.Ghalia, hal. 55.

konsepsi legis positivis. Pemilihan yuridis normatif dalam penelitian ini untuk mengamati kaedah-kaedah hukum khususnya peraturan hukum udara nasional dan hukum udara internasional. Tujuan penelitian normatif adalah mengharmonisasikan hukum yang mencakup penyelarasan, kesesuaian atau keseimbangan peraturan perundang-undangan, keputusan pemerintah, sistem hukum dan asas-asas hukum dan tujuan peningkatan kesatuan hukum, kepastian hukum, keadilan, kegunaan dan kejelasan hukum.³⁴

National Maritime Security dan *ASEAN Maritime Security* merupakan kebijakan hukum yang diambil dan diputuskan oleh Indonesia dan negara-negara ASEAN sebagai hasil keputusan hukum yang dibuat oleh negara-negara ASEAN dan berlaku bagi seluruh negara ASEAN. Dalam perspektif hukum internasional ASEAN merupakan Hukum Laut Internasional ASEAN yang perlu diselaraskan, disesuaikan, diseimbangkan dengan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan hukum.

Disisi lain tujuan dari jenis penelitian deskriptif menurut James A. Black dan Dean J. Champion dapat digunakan dengan 3 (tiga) cara, yaitu dengan cara informasi deskriptif bisa difokuskan pada suatu pokok teoritis, informasi deskriptif membolehkan perluasan konsep-konsep suatu perspektif teoritis yang ada kepada temuan-temuan yang membuktikan kebenaran peramalan-peramalan yang dibuat dalam teori dan informasi deskriptif bisa menggaris bawahi aspek-aspek metodologis yang penting dari kumpulan dan penafsiran data.³⁵

Dengan memilih penelitian deskriptif penulis mencoba menggali kehadiran dan keterkaitan data dan teori yang digunakan dalam penelitian ini seperti teori-teori

³⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hal. 14.

³⁵ James A. Black & Dea. J. Champion, 1999, *Methods and Issues In Social Research*, Terjemahan E. Koeswara dkk, Refika Aditama, Bandung, hal. 7

keamanan tradisional, keamanan non tradisional, hukum laut internasional, hukum laut nasional dan teori geopolitik. Dalam teori keamanan berkembang menjadi keamanan tradisional dan keamanan non tradisional. Keamanan tradisional sebagai upaya pencarian keamanan oleh negara melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Berbeda dengan keamanan non tradisional yang lebih menekankan untuk keamanan intra negara misalnya munculnya kekacauan dalam negara, etnik dan masyarakatnya, keamanan lintas nasional (*trans national security problem*).

Kemudian muncul konsep maritim security yang dimaknai sebagai konsep yang baru seperti yang disampaikan oleh Geoffrey Till bahwa keamanan maritim security merupakan frasa baru dalam konteks keamanan. Dalam perkembangannya menjadi sebuah trend pembahasan dalam konteks keamanan mengingat potensi laut yang belum terekplorasi secara optimal sehingga perlunya sebuah pengendalian laut (*sea control*) sehingga terciptanya sebuah “*maintaining good order at sea*” karena laut masih memiliki potensi yang sangat besar untuk dieksplorasi.

Penelitian ini juga menggunakan teori geopolitik, ada beberapa pemahaman geopolitik yang melihat sebagai birokrasi yang keputusannya yang bersinggungan dengan geografi wilayah atau tempat tinggal suatu bangsa. Banyak pakar geopolitik memperkenalkan istilah geopolitik, misalnya Frederick Ratzel menyebutkan ilmu bumi politik (*political geography*), Rudolf Kjellen mengatakan *geographical politic* atau disingkat disingkat geopolitik.

Kemudian dalam perkembangannya dan ke depannya teori geopolitik semakin memperlihatkan eksistensinya dengan Teori Geopolitik Alfred Thayer Mahan “konsep geopolitik dengan memperhatikan perlunya memanfaatkan serta mempertahankan sumber daya laut, termasuk akses laut. Sehingga tidak hanya pembangunan armada laut saja yang diperlukan, namun lebih luas juga membangun kekuatan maritim.

Berdasarkan hal tersebut, muncul konsep Wawasan Bahari atau konsep kekuatan di laut. Barang siapa menguasai lautan akan menguasai kekayaan dunia”.

Berbeda dengan Teori Geopolitik Modern yang diprakarsai oleh Colin.S.Gray dari Inggris yang mengkaitkan dengan sumber daya alam dan pengaruh dari perkembangan ilmu dan teknologi baik di bidang informatika, sciences maupun ekonomi.

Selain, itu penulis juga akan menggunakan teori hukum laut internasional, IMO menyoroti hukum nasional, Penelitian ini akan membahas tentang penanganan pembajakan laut dan perompakan kapal. Untuk itu akan dibahas pemahaman pembajakan dan perampokan kapal dalam ketentuan UNCLOS 1958 mengatakan “kategori sebagai pembajakan jika tindakan tersebut dilakukan terhadap kapal atau pesawat, atau orang atau barang atas tujuan kepentingan pribadi dan terjadi di laut lepas dan di luar yurisdiksi suatu negara”. Hampir sama dengan UNCLOS 1982 “dalam pasal 101 menempatkan empat kategori pembajakan, yaitu tindakan kejahatan yang melibatkan kekerasan, penahanan, dan perbuatan pembinasaaan, dilakukan untuk kepentingan pribadi, melibatkan dua kapal (pesawat); dan terjadi di laut lepas. IMO mengganti pembajakan menjadi perompakan, terdiri dari: *“any illegal act of violence detention or any act of depredation, or threat thereof, other than act of piracy, committed for private and directed a ship or against persons or property on board such a ship, within a states’s internal waters archipelagic waters and territorial sea; any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above”*.

Sedangkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesi “Diartikan sebagai pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan

implementasi Poros Maritim Dunia (Pasal 1 ayat 1)". Sehingga dalam penelitian ini juga akan mengkaji kebijakan yang dibuat oleh kementerian di bidang kelautan.

3.Sumber Data

Penggunaan data dalam penelitian sangat penting karena data sebagai suatu hasil pengamatan dari suatu kejadian yang mengandung pengetahuan yang digunakan sebagai acuan untuk penyusunan suatu laporan. Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder untuk menjawab permasalahan. Data tersebut dianalisis oleh penulis untuk memilih data yang sesuai dengan tujuan penelitian ini

Dalam penelitian sosial dikenal sumber data primer dan data sekunder. Pengumpulan data berasal dari sumbernya langsung atau sumber pertama dari hasil wawancara dari informan secara mendalam untuk memperoleh data secara objektif. Sedangkan data sekunder berasal dari bahan-bahan hukum laut nasional dan hukum laut internasional dan kerjasama-kerjasama yang dihasilkan negara-negara ASEAN yang berhubungan dengan hukum internasional berupa buku, artikel ilmiah nasional, artikel ilmiah internasional, hasil penelitian terdahulu seperti tesis, disertasi dan lain-lain.

4.Teknik Pengumpulan Data.

Dalam penelitian ini sumber data berupa sumber data primer dan data sekunder dan penyusunan penelitian menggunakan yang berasal dari perpustakaan atau disebut data sekunder dan wawancara langsung. Disamping memperoleh data dengan melakukan studio documenter, penelitian kepustakaan, data juga diperoleh dengan melakukan

focus group discussion/FGD. Diskusi dan wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan terstruktur misalnya Kementerian terkait dengan isu maritim, *ASEAN Maritime International*, pakar hukum laut internasional dan lain-lain.

Metode pengumpulan data deskriptif analisis ada perbedaan dengan penelitian normatif karena data yang dikumpulkan seluruhnya bersifat studi kepustakaan atau *liberaly research*. Pada umumnya ”penelitian yuridis normatif menggunakan metode pendekatan *statuta approach* yaitu pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan menelaah undang-undang atau pun peraturan-peraturan”.³⁶ . Berbagai peraturan yang dikaji atau ditelaah yang relevan dengan penelitian seperti aturan-aturan hukum laut internasional, hukum laut nasional, ketentuan-ketentuan IMO, Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) dan ASEAN Maritime Forum.

³⁶ Peter Muhammad, Op cit. Hal.93

BAB IV

ANALISIS TANTANGAN KEAMANAN MARITIM BAGI INDONESIA, FILIPINA DAN MALAYSIA ATAS PEROMPAKAN DI WILAYAH PERAIRAN ASIA TENGGARA

4.1 Keamanan Tradisional dan Keamanan Non Tradisional Dalam Menghadapi Perompakan di Laut Sulu dan Laut Sulawesi.

Kekerasan yang terjadi di sekitar kawasan Laut Sulawesi dan Laut Sulu menimbulkan perasaan tidak aman di negara-negara ASEAN khususnya Indonesia, Malaysia dan Filipina. Untuk mengatasi kekerasan yang dilakukan kelompok ekstrimis Abu Syayaf dan sudah lama menggalang kekuatan yang dilakukan di Mindano Filipina, ketiga negara perlu melakukan pertemuan.

Perompakan di laut telah ada ratusan tahun yang lalu dan masa itu disebut sebagai era keemasan perompakan dan dapat ditemukan di sekitar kawasan perairan Jamaika dengan tujuan untuk menyerang koloni Spanyol. Lain lagi dengan perompakan yang berasal dari benua Amerika yang bermaksud untuk menyerang kapal-kapal muslim di Samudera Hindia dan Laut Merah. Di benua Eropa juga terjadi perompakan di Inggris dan Amerika mereka melakukan pelayaran dan privatisasi ke negara-negara Eropa.

Keadaan yang sama juga dialami di negara-negara Asia Tenggara terutama di Selat Malaka dan Semenanjung Melayu. Secara geografis para perompakan kapal menguasai wilayah Selat Malaka dan Semenanjung Melayu dengan menggunakan kapal-kapal kecil untuk merampok dan merampas emas, perak, porselen dan lain-lain. Termasuk menawan orang-orang untuk dijual dan dijadikan sebagai budak.

Kota yang dijadikan pintu ke luar masuk adalah Malaka tempat mereka membagi dan menjual hasil jarahan sehingga posisi Malaka sebagai pusat ekonomi, politik dan kebudayaan di Asia Tenggara³⁷. Hal yang sama juga dilakukan perampok dari Sulawesi dan Filipina yang melakukan aksi/kegiatannya di sepanjang kawasan perairan Asia Tenggara. Profesi lain selain perampok mereka menjadi orang kepercayaan para raja, pedagang dan patroli laut dalam memerangi bajak laut dan membantu kapal mengarahkan jalan ke pelabuhan yang hendak dituju.

Mengatasi isu-isu yang lahir pada waktu itu ada beberapa teori yang objek analisisnya mengkaitkan dengan Studi Keamanan diantaranya dari Buzan menyampaikan ada 3 tipe unit, yaitu Referent Object: sesuatu yang dilihat sebagai yang terancam dan memiliki klaim legitimasi untuk tetap survive 2. *Securitizing Actors*: merupakan aktor yang mendeklarasikan segala obyek yang terancam keamanannya. Dalam hal ini aktor tersebut mampu mengonstruksi segala sesuatu yang merupakan ancaman bagi keamanan negara. (*In principle, securitizing actors can attempt to construct anything as a referent object*) 3. *Functional Actors*: setiap aktor yang mempengaruhi dinamika suatu sektor keamanan, namun bukan merupakan aktor yang menjadi obyek referen keamanan, dan merupakan aktor yang berkepentingan terhadap obyek referen keamanan (negara).³⁸ Jadi kajian keamanan tradisional (militer) dan keamanan non-tradisional (non-militer) dapat digunakan untuk membahas pembajakan laut karena perlu dijadikan objek supaya dapat merefleksikan studi keamanan.

³⁷ <https://majalah.tempo.co/read/intermezzo/128205/para-perompak-pedagang-dan-politik,tanggal> 22 Juli 2020

³⁸ Barry Buzan dkk., *The European Security Order Recast: Scenarios for the Post-Cold War Era*, 1990, London: Pinter, hal.38

Perkembangan studi keamanan menjadi dua jenis yaitu keamanan tradisional dan keamanan non tradisional. Keamanan tradisional mengalami kemajuan yang cukup pesat pada masanya dengan menggunakan diskusi dan perdebatan yang panjang dimulai dari keamanan yang bersifat tradisional (politik militeristik) sampai studi keamanan non tradisional yang bentangan pembahasannya cukup luas. Studi keamanan tradisional ditemukan pada masa Perang Dunia I, Perang Dunia II sampai pada Perang Dingin yang menggunakan tentara dalam mengatasi isu yang dihadapi negara sebagai aktor kunci keamanan (*pivotal player*).

Pergeseran paradigma keamanan tradisional telah melahirkan keamanan non tradisional dengan berakhirnya perang dingin. Fenomena ancaman yang menggoyakan keamanan tradisional disebut keamanan non tradisional yang melingkupi persengketaan antar negara, antar etnik, agama, migrasi, human trafficking serta terorisme, perang saudara, kejahatan lingkungan dan bentuk kejahatan lainnya. Kedua teori ini memiliki keunggulan dan kelemahan masing-masing, munculnya keamanan non tradisional menggoyahkan keamanan tradisional dan memberikan pandangan ruang lingkup keamanan lebih luas daripada masalah keamanan negara dan militer sampai pada proses pencapaian emansipasi manusia sebagai individu dan anggota kelompok (aktor nirnegara) dari keterbatasan fisik dan paradigma keamanan tradisional tergoyahkan oleh kemunculan fenomena ancaman keamanan lain yang berbeda dan tidak dapat diabaikan.³⁹

Menguraikan isu keamanan tradisional dan keamanan non tradisional dalam menghadapi perompakan di Laut Sulu dan Laut Sulawesi, kedua teori ini dapat

³⁹ Arry Bainus & Junita Budi Rahma, Editorial Keamanan Internasional, hal.1, *Intermestic: Journal of International Studies*-ISSN.2503-443X Volume 2, No. 1, November 2017 (1-5)doi:10.24198/intermestic.v2n1.1

digunakan untuk mengatasi kelemahan masing-masing dalam kaitannya mengatasi perompakan. Tulisan ini akan mengangkat hasil laporan dari organisasi internasional yang diambil dari *ICC International Maritime Bureau (IMB) Piracy and Armed Robbery Against Ships Report* dari tahun 2010 sampai 2018, sebanyak 2508 kali insiden perompakan terjadi di dunia dan 874 kali insiden di Asia Tenggara, sementara jumlah insiden paling tinggi secara keseluruhan adalah pada tahun 2010 sebanyak 445 kali insiden di dunia dan 70 kali insiden di Asia Tenggara⁴⁰. Hampir sama dengan laporan RIMB, ReCAAP menyebutkan sepanjang tahun 2016 terjadi 12 kali insiden penyanderaan kru kapal dan perompakan kapal berbendera Indonesia dan berbendera Malaysia. Halnya sama di tahun 2015, 2016, 2018 sampai tahun 2019 seperti data di bawah ini pada tahun 2018 terdapat tiga insiden, dua diantaranya adalah *actual incidents* dan satu lagi adalah *attempted incident*. Dan kru kapal yang dibawa ke Pulau Jolo, Sulu serta Tawi-Tawi di Filipina Selatan. Kemudian menurut data ReCAPP terjadi penyerangan pada kapal Kudos 1 tertanggal 16 Februari 2018 dan untuk *actual incidents* terlibat kapal Sri Dewi 1 tertanggal 11 September 2018 dan perahu nelayan pada tanggal 5 Desember 2018. Sehingga status penculikan pada tanggal 31 Desember 2018 terdapat 10 kru yang masih ditahan dipenangkaran. Selanjutnya menurut laporan ReCAAP dari Maret 2016 sampai Desember 2018, total terdapat 66

⁴¹kru telah diculik dan 49 orang bebas, 7 orang tewas dan 10 orang masih ditahan⁴²
(ReCAAP 2018, 14).

Terdapat 2 insiden perompakan pada tahun 2019 menurut data yang dilaporkan ReCAAP kedua insiden merupakan *actual incidents*, insiden pertama perampokan terhadap dua kapal penangkap ikan asal Malaysia dengan tanda SA/2325/F dan SA/5699/C dan terdapat sembilan kru kapal berhasil di culik oleh 10 pelaku anggota ASG. Kesembilan kru kapal yang diculik dibebaskan setelah para penculik menyadari bahwa kru tidak dapat membayar uang tebusan. Insiden kedua terjadi pada tanggal 23 September 2019, dua kapal ikan asal Malaysia dengan tanda SSK00520K dan SN338/4/F sedang berada di sekitar perairan Pulau Tambisan, Sabah. Pelakunya 7 orang anggota ASG mengenakan topeng dan bersenjata naik ke kapal penangkapan ikan tersebut. Pada kapal nelayan pertama SSK00520K, ASG dengancepat mengecat kapal nelayan dengan warna hijau dan biru dengan garis-garis dan sambil mengumpulkan kru dan mengambil ponsel, uang tunai selanjutnya meninggalkan kapal.

Hal yang sama juga dilakukan pada kapal nelayan kedua SN338/4/F para pelaku menaiki kapal dan menculik tiga awak kapal Indonesia dan melarikan diri ke perairan Tawi-Tawi, Filipina. Pada tanggal 22 Desember 2019, pasukan militer Filipina menyelamatkan dua dari tiga kru Indonesia yang diculik. Sesuai laporan tahunan ReCAAP tahun 2017, dari 26 Maret 2016 hingga 31 Desember 2019, total terdapat 78 kru telah diculik. Terdapat 67 kru dibebaskan, 10 kru tewas dan satu kru masih

⁴¹ ibid

⁴² ReCAAP 2018, 14

ditahan. Pada tanggal 15 Januari tahun 2020 militer Filipina membebaskan 1 kru yang masih ditahan.⁴³

Kejadian masih berlanjut memasuki tahun 2020 terjadi insiden pada tanggal 17 Januari 2020 dimana 5 orang WNI telah diculik yang bekerja di perusahaan perikanan yang berbasis di Sandakan Malaysia.⁴⁴ Sampai tanggal 31 Maret 2020 masih terdapat 5 kru kapal di penangkaran dan Malaysia dan Filipina berupaya meningkatkan patroli mereka untuk menemukan kelima awak kapal Indonesia yang diculik.

Jika diamati dari penjelasan diatas memperlihatkan negara-negara yang terlibat dalam isu ini awalnya mencari pemecahan dengan melibatkan negara dan pasukan angkatan laut untuk untuk membebaskan anak buah kapalnya. Kembali negara dalam hal ini Indonesia dan Malaysia mengalami kegagalan karena sebagian berhasil diselamatkan dan sisanya disembunyikan di hutan-hutan di sekitar Laut Sulu. Pendekatan dengan menggunakan teori keamanan internasional lingkupnya negara harus didukung dengan militer tetapi mengalami kegagalan sehingga Indonesia menggunakan strategi baru dengan menggolongkan kerja sama terhadap negara-negara yang terlibat dalam skandal Selat Sulu dan Selat Sulawesi yaitu Malaysia dengan perairan Sabak dan Filipina memiliki wilayah maritim pada Selat Sulu yang berdekatan dengan Selat Sulawesi. Kelihatannya ketiga negara mencoba melakukan pendekatan dengan menggandalkan teori keamanan non tradisional.

Hal ini dibuktikan dengan peristiwa yang mencapai klimaksnya Indonesia mengajak Malaysia untuk mengadakan kerangka kerja sama tiga negara/*Framework of Trilateral Cooperative Arrangement (FTCA)* yang terdiri dari Indonesia, Malaysia dan Filipina dan ditandatangani pada tanggal 14 Juli Tahun 2016.

⁴³ Ariyanti 2020, hal

⁴⁴ ReCAAP Weekly Repot 2020, 1

Ketiga negara telah sepakat isi dari *Joint Statement*, yaitu Pertama, Model Patroli Selat Malaka (MSP) yang digunakan di Selat Sulu dan Selat Sulawesi. Kedua, mendirikan pos komando militer bersama, melaksanakan patroli maritim dan udara, *Trilateral Maritime Patrol Working Group* (TMPWG) sebagai grup yang beroperasi dalam patroli maritim. Ketiga, mendirikan Pusat Komando Maritim atau *Maritime Command Centre* (MCC) pada masing-masing negara. Kelima, mempercepat penyusunan dan finalisasi SOP.

Menindak lanjuti *Framework of Trilateral Cooperative Arrangement* (FTCA) para pejabat Menteri Pertahanan atau yang menanganinya mengadakan pertemuan pada tanggal 1 Agustus s.d 2 Agustus 2016 di Nusa Dua Bali. Pada pertemuan tersebut ditandatangani FTCA dan SOP yang intinya ada patroli dan latihan bersama dalam menjaga dan mengawasi keamanan maritim di kawasan Laut Sulu dan Laut Sulawesi.

Menindak lanjuti FTCA dan SOP dibentuklah *Patroli Maritim Trilateral* atau *Trilateral Maritime Patrol* (TMP) yang diresmikan di Tarakan oleh ketiga Menteri Pertahanan dari ketiga negara pada tanggal 19 Juni 2017. Tugas *Patroli Maritim Trilateral* atau *Trilateral Maritime Patrol* (TMP) terkoordinasi di perairan masing-masing negara tetapi kemungkinan mereka dapat melintasi batas negara ketika kapal-kapal patroli masing-masing negara mengejar pelaku perompakan.⁴⁵

Lebih lanjut sesuai dengan tuntutan kedaulatan wilayah yang dimiliki negara yang terdiri laut, udara dan darat maka pada tanggal 12 Oktober 2017 dibentuklah Patroli Udara Trilateral atau *Trilateral Air Patrol* (TAP) di Pangkalan Udara Subang, Malaysia yang juga dihadiri ketiga Menteri Pertahanan dari ketiga negara. Melengkapi pembagian wilayah kemudian digagaslah untuk membentuk Latihan

⁴⁵ Febrica, 2017, hal. 141

Bersama di Darat atau *Indomalphi Land Exercise* pada tanggal 14 September 2018 oleh ketiga Menteri Pertahanan dari ketiga negara. Selanjutnya Latihan Bersama di Darat /*Indomalphi Land Exercise* dilaksanakanlah *Subject Matter Expert Exchange (SMEE) on Sniper*, pada tanggal 29 Juli – 8 Agustus 2019 di Tarakan.

Ketiga negara/trilateral states telah berhasil merumuskan konsep untuk menanggulangi kejahatan di kedua perairan itu agar di sekitar kawasan perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi lebih aman dan kapal-kapal yang melintasi juga dapat selamat sampai ke negara-negara masing-masing. Konsep ini juga berlanjut ke pengawasan di darat dan di udara.

Terkait dengan konsep teori keamanan internasional dan teori keamanan non internasional kedua teori ini diterapkan dalam menghadapi perampokan kapal di Laut Sulu dan Laut. Awalnya tindakan yang diambil untuk mengamankan perairan internasional dengan menggunakan kekuasaan negara dan tentara. Kemudian kurang berhasil baru diadakan kerjasama dengan Filipina dan Malaysia dan telah menghasilkan *Framework of Trilateral Cooperative Arrangement (FTCA)* dengan membentuk *Patroli Maritim Trilatera* atau *Trilateral Maritime Patrol (TMP)*, Latihan Bersama di Darat atau *Indomalphi Land Exercise* dan Latihan Bersama di Darat /*Indomalphi Land Exercise*.

4.1.2 Keamanan Maritim Dan Penanganan Tindakan Perompakan

Secara geografis letak Laut Sulawesi dan Laut Sulu saling berhubungan satu dengan yang lain. Posisi Laut Sulawesi di bagian Barat Samudra Pasifik dibatasi oleh Kepulauan Sulu, Laut Sulu, dan Pulau Mindanao, Filipina, di bagian Utara. Untuk bagian Timur dibatasi oleh rantai Kepulauan Sangihe, di Selatan oleh Sulawesi, dan di Barat oleh Kalimantan, Indonesia. Laut ini membuka ke Barat Daya melalui Selat

Makasar ke Laut Jawa. Batas antara Laut Sulawesi dan Laut Sulu ada di Patahan Sibutu-Basilan.(Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Filipina Mengenai Penetapan Batas Zona Ekonomi Eksklusif⁴⁶.

Posisi negara Indonesia, Malaysia dan Filipina sangat menentukan perkembangan kemajaun di sekitar Laut Sulu-Laut Sulawesi sehingga perlu diperhatikan situasi keselamatan dan keamanan pelayaran tempat pembajakan yang dilakuak anak buah Abu Syayaf. Peristiwa dari tahun 2016-2019 menjadi perhatian dalam penulisan ini karena situasi pada saat mengalami naik turun di sekitar Laut Sulawesi-Laut Sulawesi. Keselamatan kapal-kapal dagang yang bergerak dari Indonesia bagian Tengah dan Timur ke negara-negara di kawasan Asia Timur dan Pasifik merupakan rute yang digunakan sebagai jalur untuk eksport-import kedua negara yaitu Indonesia dan Filipina dimana Indonesia mengirimkan batubara 70 % ke Filipina karena Indonesia sebagai negara pengekspor batubara terbesar di dunia.

Mengatasi isu keamanan di Laut Sulu dan Laut Sulawesi perlu kerja sama di antara negara-negara yang berkepentingan terhadap kedua lautan itu, yaitu Indonesia, Filipina dan Malaysia. Trilateral State/Ketiga negara telah secara aktif melakukan berbagai pertemuan dan termasuk juga mengundang organisasi internasional seperti IMO (Internastional Maritime Organization) AMF (ASEAN Maritime Forum) , termasuk negara yang mempunyai perhatian/kepentingan seperti Amerika Serikat, Jepang dan negara lainnya.

Langkah yang diambil oleh trilateral state/ketiga negara ini telah berpedoman kepada konsep kerjasama keamanan (cooperative security) dari Michael Moodley yang secara umum mendefinisikan sebagai suatu proses dimana negara-negara dengan

⁴⁶ <http://sipuu.setkab.go.id> diakses pada 23 Oktober 2017

kepentingan bersama bergabung melalui mekanisme yang telah disepakati untuk mengurangi ketegangan dan kecurigaan, mengatasi atau mengurangi perselisihan, membangun kepercayaan diri, meningkatkan prospek pembangunan ekonomi, dan menjaga stabilitas di kawasan mereka. Penerapannya dikaitkan dengan kasus pembajakan yang dialami oleh Indonesia pada tanggal 26 Maret 2016 dimana anak buah kapalnya meminta tebusan 50 juta peso yang kalau dirupiahkan berkisar 14 – 15 miliar rupiah dan pembayarannya paling lama harus dibayar tanggal 1 April 2016. Menghadapi hal itu Presiden Joko Widodo menegaskan pentingnya diadakan pertemuan trilateral state/ketiga negara untuk membahas upaya pengamanan di wilayah trilateral state/ketiga negara itu.

Masing-masing negara bereaksi sendiri-sendiri misalnya setelah yang dialami Indonesia menghadapi kelompok anak buah Abusyayaf, Indonesia mengajak agar trilateral state/ketiga negara dilibatkan dalam penyelesaiannya. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Beurger mengenai “*Organizing Maritime Security and Managing Complexity*” terdiri dari keamanan maritim, koordinasi dalam melakukan tindakan apa yang diperlukan dan dalam melakukan tindakan operasional⁴⁷.

Kemudia dilanjutkan dengan pertemuan yang diadakan pada tanggal 5 Mei 2016 di Yogyakarta dan menghasilkan kesepakatan membuat *Joint Declaration* yang terdiri dari:

1. Melakukan patroli di antara ketiga negara.
2. Melakukan *Quick Respond*.
3. Membentuk *National Vocal Point*.
4. Membentuk *Hotline Communication*

⁴⁷ ibid

Selanjutnya diadakan lagi pertemuan kedua di Manila-Filipina tanggal 20 Juni 2016. Hasil dari pertemuan itu ada beberapa poin kesepakatan yang dituangkan ke dalam bentuk *Joint Statement* yang merupakan tindak lanjut dari pertemuan sebelumnya (*Joint Declaration*), yaitu : a. Kegiatan terkoordinasi antara militer ketiga negara, fokus pada keamanan maritim; b. Kemungkinan untuk membentuk pos komando militer bersama di lokasi yang ditunjuk termasuk penghubung pasukan militer khusus di kapal; c. Trilateral maritim dan patroli udara di daerah perhatian bersama; d. Kelompok Kerja Patroli Maritim Trilateral (TMPWG) yang akan mengatur arah operasional pelaksana trilateral patroli maritim. Pusat Komando Maritim ditetapkan oleh masing-masing negara dan harus memegang tanggung jawab secara keseluruhan untuk tugas dan penerapan aset masing-masing; e. Sebuah koridor transit di wilayah maritim yang menjadi perhatian umum yang akan berfungsi sebagai jalur laut yang ditunjuk untuk pelaut yang memasuki area maritim menjadi perhatian bersama; f. Informasi dan pembagian intelejen yang berkaitan dengan daerah maritim menjadi perhatian bersama; g. Berbagi mekanisme database trilateral.

Hasil kerjasama trilateral state/ketiga negara di bulan Juni Tahun 2016 ternyata sangat sukar untuk ditindak lanjuti. Hal ini disebabkan masing-masing negara mengalami kendala seperti yang dialami negara Malaysia dengan Filipina menyangkut sengketa perbatasan wilayah Sabah dengan Sulu dan diikuti dengan terjadinya baku tembak antara pasukan pemerintah Filipina dengan kelompok Abu Sayyat di Mirawi

Setelah berhasil diselesaikan maka kerjasama dilanjutkan dengan merumuskan *Trilateral Maritime Patrol Indomalphi* yang diresmikan pada tanggal 19 Juni 2017 di Tarakan, Kalimantan Utara dengan membuahkan hasil *Commad Center*. Posisinya terletak di masing-masing negara seperti Indonesia terletak di wilayah Tarakan, Malaysia berada di Tawau dan Filipina di Bangao dan menghasilkan *Port*

Visit Trilateral Maritime Patrol Indomalphi, Maritime Command Center, Sea Lane Corridor.

Dalam melaksanakan *Trilateral Maritime Patrol Indomalphi, Maritime Command Center, Sea Lane Corridor* adalah Patroli laut bersama dan sudah dilakukan kerja sama dalam bentuk *MaritimeCommand Centre (MCC)* di Tarakan pada tanggal 19 Juni 2017 yang melibatkan kapal perang ketiga negara. Negara bagian akan melakukan patroli sendiri di dalam perbatasannya bersama dengan pasukan militer negaranya masing-masing. Setiap pasukan militer posisinya dalam keadaan kesiapan konstan dalam mengatasi keadaan darurat dan patroli dilakukan secara rutin setiap bulan dengan menggunakan kapal perang masing-masing negara.

4.1.2 Organisasi ASEAN Dalam Menangani Isu Keamanan Maritim Perompakan Kapal Di Selat Sulu dan Selat Sulawesi

Secara umum masalah yang terdapat di laut adalah masalah perbatasan wilayah, ancaman keamanan, terorisme, jual beli senjata, narkoba dan *human trafficking* dan lingkungan hidup. Dalam menangani isu-isu di laut diperlukan kerjasama ASEAN dalam mewujudkan hukum laut internasional. Tantangan yang dirasakan banyak negara khususnya negara-negara ASEAN adalah bagaimana menegakkan hukum laut internasional agar keselamatan dan keamanan di kawasan perairan negara ASEAN dapat terjaga dan terlindungi.

Sikap dari negara-negara ASEAN melihat laut sebagai ancaman keamanan dan keselamatan lintas transnasional. Ancaman terhadap maritim seperti eksploitasi sumber daya alam, kerusakan lingkungan laut, pengrusakan terumbu karang dan selain itu laut sebagai tempat transaksi perdagangan misalnya perdagangan manusia/*human*

trafficking, penyeludupan obat-obatan terlarang, perampokan di laut, perbudakan anak buak kapal. Termasuk untuk negara-negara yang punya perairan yang berbatasan langsung atau bersinggungan dengan negara lain dan sering sekali terjadi bagaimana cara pengukuran garis pangkal laut .

ASEAN sebagai suatu organisasi berusaha memfasilitasi kepentingan dari seluruh negara anggotanya yang berhubungan dengan maritim walau pun tidak semua negara ASEAN memiliki perairan seperti Laos terletak diantara Vietnam dan Kamboja. Untuk menjalankan tugas dan fungsinya di bidang maritim ASEAN sejak mulai berdiri pada tahun 1967 telah membentuk Southeast Asia Fisheries Development Center (SEAFDEC) dengan mengandalkan kawasan perairan ASEAN yang luas pantainya sepanjang 173.000. Diperkuat lagi dalam Declaration on ASEAN Concord II (Bali Concord II) tahun 2003 dan dipertegas lagi dalam ASEAN Political Security Community Blueprint (2009 – 2015) dan ASEAN 2025 Forging Ahead Together. Hal ini penting karena isu maritim bersifat lintas batas sehingga negara-negara ASEAN dapat menyelesaikan secara komperhensif dan terintegrasi. Dokumen itu memperlihatkan betapa pentingnya ASEAN menangani isu maritim secara komperhensif, terintegrasi dan menyeluruh untuk menangani kerjasama yang lebih serius melalui forum-forum kerjasama maritim di ASEAN.

Isu maritim yang berkembang dewasa ini diklasifikasikan menjadi 10 kelompok yang terdiri dari keamanan maritim (*maritime security*), keselamatan maritim (*maritime safety*), kejahatan lintas batas (trans national crime), bantuan kemanusiaan/penanggulangan bencana, pencarian dan keselamatan (SAR), lingkungan laut, konservasi, sumber daya laut, lingkungan laut dan konektivitas maritim.

Dalam mewujudkan, Indonesia sering mengusulkan agar isu maritim dilakukan dengan berbagai mekanisme kerjasama di kawasan diantaranya melalui

ASEAN Maritime Forum (AMF), *Expanded Forum ASEAN Maritime Forum (EAMF)* dan jika dipandang perlu dengan melibatkan *Internasional Maritime Organization(IMO)* sehingga hasil yang disepakati dapat mencerminkan kepentingan negara-negara ASEAN dan negara pengguna ketiga negara itu.

AMF didirikan didasarkan prinsip-prinsip tidak akan mengalami tumpang tindih dengan mekanisme sektoral dengan ASEAN dan akan membahas isu lintas sektoral terkait dengan isu maritim dan akan memberikan rekomendasi kepada bidang yang berhubungan.

Dengan berjalannya waktu penggunaan maritim semakin berkembang pesat dan masalah yang dialami cukup beragam terutama di kawasan perairan ASEAN seperti Selat Malaka-Selat Singapura dan Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Kedudukan Laut Sulu dan Laut Sulawesi mempunyai nilai yang strategis mengingat kedua laut itu selalu menjadi perlintasan jalur perdagangan dan digunakan Abu Sayaf sebagai tempat beroperasinya anak buah Abu Sayaf dalam membajak kapal-kapal yang melewati kedua laut itu. Hal ini lah yang membuat ketiga negara yaitu Malaysia, Indonesia dan Filipina telah melakukan berbagai pertemuan baik secara multilateral bersinergi dengan AMF dan IMO.

Namun AMF dan negara-negara ASEAN kurang begitu serius jika mengambil keputusan yang sifatnya mengikat karena sifatnya masih rekomendasi. Jika diamati dalam pertemuan yang dihadiri negara-negara ASEAN dengan AMF ada keputusan yang ditindak lanjuti seperti pembentukan marine protected areas, penanganan tumpahan minyak (oil spill), stocktaking kerja sama maritim di ASEAN, peningkatan information sharing, dan peningkatan kerja sama dalam penanganan tantangan non-tradisional dan lintas batas.

Disisi lain ASEAN menghormati prinsip-prinsip yang berkaitan kedaulatan, teritorial, dan kemerdekaan dan akan melakukan pendekatan yang menyeluruh dalam menghadapi tantangan dan ancaman maritim ASEAN. Sedangkan AMF akan melakukan kegiatan konferensi, seminar, *workshop*, sharing dan rapat koordinasi bersama tentang maritim yang sedang berkembang dan berpotensi mempengaruhi ASEAN. Ada 3 rekomendasi yang diusulkan oleh AMF yaitu *Connectivity, Understanding, Maritime Security dan Search and Rescue to Assist Persons at Distress at Sea*. AMF tidak berperan secara teknis di lapangan dan juga tidak menghasilkan perjanjian. Tetapi hasil dari laporan AMF oleh ASEAN akan menjadi pembahasan dalam upaya penangkalan atau pun mitigasi di lapangan oleh sektoral yang terkait.

Selain itu juga AMF membentuk Expanded ASEAN Maritime Forum(EAMF) dengan memperluas anggotanya dari kawasan Asia Timur termasuk mitra ASEAN dan organisasi internasional seperti IMO, IMB, ILO dan ReeCCAP. Expanded ASEAN Maritime Forum(EAMF) dibentuk AMF sebagai bentuk komitmen politik bersama bagi negara-negara ASEAN.

BAB V

PEROMPAKAN MENURUT HUKUM LAUT INDONESIA DAN KONVENSI INTERNASIONAL

I. Perompakan Menurut Hukum Laut Indonesia

Kegiatan perompakan di laut kawasan Asia Tenggara diketahui telah terjadi sejak tahun 1980-an yang meningkat jadi sangat membahayakan hingga sekitar tahun 2004. Aksi perompakan atau pembajakan di laut lepas awalnya karena dipengaruhi oleh faktor ekonomi yang kemudian berkembang menjadi tindakan kekerasan yang mengancam tidak saja awak kapal tetapi juga laut lepas dan wilayah-wilayah laut lainnya. Kasus-kasus perompakan dan/atau pembajakan yang terjadi di wilayah laut Asia Tenggara, khususnya wilayah laut perbatasan antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Filipina berubah bentuk menjadi tindak kekerasan dengan latar belakang ideologi kelompok radikal.

Berbagai aksi tindak kekerasan yang terjadi disekitar perairan Indonesia diatur dengan tegas dalam hukum nasional maupun Konvensi Hukum Laut PBB 1982, dikenal dengan United Nation Convention on Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982).

Jenis kejahatan atau tindak kriminal yang terjadi di kawasan perairan Asia Tenggara dapat dilihat dari tabel berikut.

TAHUN	AREA	JUMLAH
2000	Perairan Indonesia	42
2000	Selat Malaka	75
2012	Anambas/Natuna/Tembalan (ZEE Indonesia)	57

Sumber:

ReCAAP	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Indonesia	72	49	40	25	20	47	49	72	90	48	22
Malaysia	2	11	8	13	15	18	17	11	6	5	4
Selat Malaysia/Singapura	16	13	7	11	9	8	26	13	12	48	104
Filipina	0	5	6	8	5	5	6	3	5	5	8
Singapura	0	0	6	0	0	2	3	2	0	0	0
Thailand	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	1
Vietnam	10	3	1	12	8	13	8	4	9	6	27
Myanmar	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Total	101	82	68	69	60	95	110	105	122	112	166

Sumber: ReCAAP ISC (2006-2015)

Dari data tersebut Indonesia dan juga beberapa negara di Asia Tenggara perlu mengadakan kerjasama pertahanan dan keamanan laut yang memang sudah terjadi, namun dalam berbagai kasus yang ditangani kerjasama tersebut belum efektif pelaksanaannya. Berbagai kendala dan tantangan dihadapi oleh negara-negara yang tergabung dalam ASEAN, termasuk Indonesia, untuk menangani kasus-kasus perompakan maupun kejahatan di laut lepas.

Indonesia memiliki 24 peraturan perundangan tentang kelautan termasuk masalah keamanan (Kompas, 1 Agustus 2020) yang saling tumpang tindih sehingga sangat menyulitkan para penegak hukum dalam melakukan penanganan maupun pencegahan keamanan di laut serta untuk mencapai tujuan negara sebagai poros maritim dunia. Indonesia menetapkan lima pilar untuk mencapai misi tersebut, yaitu:

1. Pilar Pertama, Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Pilar Kedua, Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

3. Pilar Ketiga, Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Pilar Keempat, Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.
5. Pilar Kelima, Membangun kekuatan pertahanan maritim. (Iqbal Fadillah: 27 Maret 2020).

Pilar-pilar tersebut jelas merupakan pekerjaan rumah yang tidak mudah yang harus segera diselesaikan oleh pemerintah Indonesia agar pelaksanaan kerjasama keamanan laut dengan negara-negara lain di Asia Tenggara menjadi lebih pasti, mudah dan dapat meningkatkan investasi. Namun kajian ini hanya akan menyoroti beberapa peraturan perundangan yang terkait langsung dengan penyelenggaraan keamanan laut baik yang dilakukan oleh Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Indonesia (KPLP) yang bertugas untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia. Wilayah yuridiksi Indonesia tersebut meliputi Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen (Perpres No. 178 Tahun 2014).

Perlu diketahui pula bahwa Sekretaris Jenderal PBB dalam laporannya pada tentang Kelautan dan Hukum Laut menyatakan bahwa batasan tentang "keamanan laut" belum ada yang diterima secara universal. Namun definisi tentang keamanan laut secara sempit dapat diartikan sebagai suatu tindakan perlindungan terhadap ancaman serangan di wilayah kedaulatan wilayah negara pantai.

Berdasarkan hal-hal tersebut kajian ini akan menyoroti dua peraturan perundangan yang terkait langsung dengan batasan tersebut, yaitu: UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

II. Kajian Keamanan Laut Menurut Hukum Laut Indonesia

II. 1. Hukum Laut Nasional

Kajian terhadap peraturan perundangan tentang keamanan laut di Indonesia dilakukan dengan membahas 2 undang-undang yang isinya hampir secara bersamaan mengatur tentang penjaga pantai (coast guard) seperti yang dilakukan oleh BAKAMLA dan KPLP.

Dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, tugas penjagaan laut dilakukan oleh KPLP yang berada di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan, sedangkan *Indonesia Coast Guard* atau BAKAMLA berada dan bekerja berdasarkan UU No. 32/2014 tentang Kelautan. (Media Indonesia, 12 Maret 2020)

Di samping masalah tumpang tindih ketugasan diantara kedua lembaga di atas, BAKAMLA juga harus berbagi tugas yang sama dengan Polisi Air, Airud, Angkatan Laut, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Bea dan Cukai, hingga Administrator Pelabuhan (Adpel).

II. 1. 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Masalah perompakan masuk dalam kategori tindak kriminal yang membahayakan keamanan laut. Indonesia yang memiliki wilayah laut yang luas telah menetapkan berbagai aturan dan kebijakan yang terkait dengan masalah perompakan atau tindak kriminal di wilayah laut.

Masalah keamanan laut secara khusus tidak terlihat dalam UU ini, namun dalam beberapa pasal diketahui bahwa pemerintah sangat memperhatikan masalah tersebut. Untuk memudahkan pasal-pasal terkait dapat diketahui dari tabel di bawah ini.

Pasal	Isi Pasal	Bahasan
4 ayat (2)	penyelenggaraan kelautan Indonesia meliputi pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di Laut.	
11 ayat (2), (3)	<p>(2) Di laut lepas Pemerintah wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> memberantas kejahatan internasional; memberantas siaran gelap; melindungi kapal nasional, baik di bidang teknis, administratif, maupun sosial; melakukan pengejaran seketika; mencegah dan menanggulangi Pencemaran Laut dengan bekerja sama dengan negara atau lembaga internasional terkait; dan berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan melalui forum pengelolaan perikanan regional dan internasional. <p>(3) Pemberantasan kejahatan internasional di laut lepas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan melalui kerja sama dengan negara lain.</p>	<p>Isi pasal ini hanya menyatakan bahwa pemerintah wajib melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan untuk menangani tindak kejahatan di laut, namun tidak tertuang secara tegas bahwa badan/lembaga mana yang seharusnya melaksanakan amanat isi pasal ini.</p> <p>Sebaiknya pemerintah sudah harus menetapkan kerjasama lintas sektoral yang dipimpin oleh BAKAMLA yang sudah mendapatkan penguatan dari UU ini. Hal ini juga untuk mencegah tidak berjalannya koordinasi antar sektor untuk menangani masalah perompakan dan kejahatan di laut.</p>
13 ayat (2) butir c	<p>(2) Pembangunan Kelautan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan melalui perumusan dan pelaksanaan kebijakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; 	
41	<p>(1) Kerja sama di bidang Kelautan dapat dilaksanakan pada tingkat nasional dan internasional dengan mengutamakan kepentingan nasional bagi kemandirian bangsa.</p> <p>(2) Kerja sama pada tingkat nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dalam rangka sinergi:</p> <ol style="list-style-type: none"> antarsektor; antara pusat dan daerah; antarpemerintah daerah; dan antarpemangku kepentingan. <p>(3) Kerja sama bidang Kelautan pada tingkat internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara bilateral, regional, atau multilateral.</p> <p>(4) Kerja sama pada tingkat internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional.</p>	<p>Pasal ini tidak menegaskan bahwa kerjasama internasional yang dilakukan adalah dalam rangka meningkatkan keamanan maritim.</p> <p>Pengelolaan kerjasama harus sudah tercemin dari kerjasama yang ada ditingkat nasional terlebih dahulu.</p> <p>Pemberian kekuasaan yang lebih terhadap BAKAMLA berdasarkan UU ini diketahui belum memberikan Indonesia kekuatan untuk menyelesaikan permasalahan perompakan dan kejahatan lainnya di laut. Hal tersebut terjadi karena beberapa kendala dalam tubuh BAKAMLA sendiri dan juga kerjasama antar sektoral (KPLP, TNI AL dan Polisi air) yang tidak mudah untuk dilaksanakan. Berdasarkan kajian atas beberapa kasus</p>

		yang ada, kelemahan Indonesia dalam menyelesaikan permasalahan adalah dikerjasama lintas sektoral.
58	<p>(1) Untuk mengelola kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah Laut, dibentuk sistem pertahanan laut.</p> <p>(2) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia.</p> <p>(3) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>	<p>Pasal ini menjelaskan peran dan tanggungjawab TNI AL dalam mempertahankan kedaulatan di wilayah laut Indonesia tanpa menjelaskan apakah tindakan dan strategi pertahanan tersebut juga diterapkan pada kasus-kasus perompakan dan/atau kejahatan lain yang ditunggangi dengan ideologi lain.</p>
59	(3) Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut.	<p>Pasal ini menegaskan bahwa BAKAMLA merupakan lembaga yang memiliki otoritas dalam pelaksanaan patroli keamanan dan keselamatan. Pasal ini tidak memberikan penjelasan bahwa untuk melaksanakan keamanan BAKAMLA perlu melakukan koordinasi dengan lembaga lainnya yang telah ada mengingat ketersediaan peralatan dan sarana yang dimiliki oleh BAKAMLA belum memadai, terutama kapal-kapal pengejaran seketika dan lainnya.</p>
61	Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.	<p>Pertanyaan atas pasal ini adalah apakah dalam patroli keamanan tersebut BAKAMLA hanya melakukannya sendiri atau bersama dengan lembaga-lembaga lainnya.</p>
62	<p>Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran 	<p>Pasal ini jelas sekali mengatur peran dan fungsi pokok dari BAKAMLA yang dalam pelaksanaannya sangat memerlukan banyak personil, sarana dan prasarana. Berdasarkan data dan kajian penelitian ini mengusulkan bahwa BAKAMLA perlu diberikan lebih banyak</p>

	hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;	kewenangan tidak saja sebagai koordinator tetapi juga harus sebagai pengambil keputusan sesuai dengan amanat dari UU ini.
	d. menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;	
	e. memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;	
	f. memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan	
	g. melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.	
63	(1) Dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 dan Pasal 62, Badan Keamanan Laut berwenang: <ul style="list-style-type: none"> a. melakukan pengejaran seketika; b. memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan c. mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. 	Dalam hal ini BAKAMLA harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana serta SDM yang memadai pengetahuan serta keahliannya sehingga dalam menjalankan isi pasal ini mereka memiliki wawasan dan kekuasaan yang baik untuk menangani berbagai kasus yang ada.

Dari keseluruhan pasal UU Kelautan ini terlihat bahwa secara tegas UU ini memberikan amanat kepada Pemerintah Indonesia untuk menjelaskan lebih rinci aturan dan kebijakan mengenai tata kelola dan kelembagaan laut dengan melakukan penataan hukum laut, termasuk aspek publik dengan memperhatikan hukum internasional yang berlaku.

Untuk memperbaiki kelemahan dalam kebijakan keamanan dan penegakan hukum adalah dengan melakukan beberapa pasal perubahan dan/atau penambahan dalam UU Kelautan. Perubahan yang perlu dilakukan adalah pada pengaturan pengelolaan penegakan hukum di wilayah laut yang harus diatur khusus dalam undang-undang tersendiri.

II.1. 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Keberadaan UU Pelayaran ini merupakan aturan yang lebih fokus pada keselamatan, kegiatan administratif perkapalan, kepemilikan kapal, pembangunan kapal, penetapan-penetapan alur laut dalam laut wilayah Indonesia untuk kepentingan keselamatan pelayaran, pencegahan dan

penanganan pencemaran lingkungan laut oleh kapal, usaha pengangkutan dengan kapal, tanggungjawab pengangkut, pencarian dan pertolongan dan penyidikan terhadap tindak pidana di atas kapal.

UU Pelayaran ini tidak menyinggung tentang prosedur dan/atau tindakan pencegahan terhadap keamanan maritim yang terjadi di atas laut wilayah Indonesia. UU ini pun tidak menyinggung peran dan fungsi dari KPLP untuk menjaga perairan dan laut wilayah Indonesia dari tindak kejahatan atau perompakan.

Namun UU Pelayaran menyatakan bahwa keamanan pelayaran merupakan perwujudan dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.

III. Kajian Hukum Laut Internasional

Masalah perompakan/pembajakan dalam hukum laut internasional sudah dikenal sejak lama karena terjadi diberbagai belahan dunia mana pun sejak dulu kala, sehingga oleh masyarakat internasional dianggap sebagai bagian dari resiko bisnis yang dapat terjadi sewaktu-waktu ketika mereka berada di alur laut dan laut lepas. Oleh karena itu Elleman menyatakan bahwa untuk mempelajari perompakan dan tindak kriminal di laut perlu memperhatikan faktor geografis atau tempat kejadian. Menurutnya faktor geografis tersebut terkait dengan tipe dan definisi tentang perompakan/pembajakan yang dipahami oleh pemangku kepentingan di tiap-tiap negara/daerah, penggunaan kekuatan militer, latar belakang atau hubungan antara perompakan dan faktor ekonomi dalam insiden yang terjadi, adanya peningkatan ancaman perompakan, tindak kriminal maritim, dan tindakan terorisme di laut. (Elleman: 2018) Segala faktor yang terkait perlu

diketahui terlebih dahulu karena metode, cara dan pola kebijakan penanganan kejahatan dan tindak kriminal di laut dilaksanakan berbeda-beda.

Menurut Elleman, perubahan jenis dan tipe kejahatan dan tindak kriminal di laut sangat terpengaruh dari adanya perubahan pola perdagangan internasional. Indonesia sebagai salah satu negara yang juga mengalami perubahan pola perdagangan internasional merasakan dampaknya, terutama dengan ditetapkannya Alur Laut Kepulauan Indonesia/ALKI sebagai salah satu cara untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, belum berkembangnya kekuatan maritim nasional secara maksimal serta belum terintegrasinya tugas-tugas diantara BAKAMLA dan KPLP termasuk TNI Angkatan Laut. Perlu diketahui bahwa tugas dan wewenang Angkatan Laut (termasuk Indonesia) telah secara lengkap dituangkan dalam beberapa aturan internasional maupun nasional sebagai berikut: United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS 1982) 19 atau Konvensi Hukum Laut PBB ke-III Tahun 1982, yang diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982, UU Nomor 6 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen, UU Nomor 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia, UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang UNCLOS 1982, UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

III.1. 1. Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut Internasional 1982

Ada empat konvensi terpisah yang diadopsi oleh Konferensi PBB pada 29 April 1958 dan dibuka untuk penandatanganan sampai 31 Oktober 1958 dan

aksesi oleh semua negara anggota PBB, serta negara lain dan badan-badan khusus yang diundang oleh Majelis Umum untuk menjadi pihak dalam:

1. Konvensi Laut Teritorial dan Zona Tambahan (berlaku sejak 10 September 1964);
2. Konvensi Laut Lepas (berlaku sejak tanggal 30 September 1962);
3. Konvensi Penangkapan Ikan dan Konservasi Sumber Daya Hayati di Laut Tinggi (berlaku sejak 20 Maret 1966), dan
4. Konvensi Landas Kontinen (berlaku sejak 10 Juni 1964).

Aturan tambahan, Protokol Penandatanganan tentang Kewajiban untuk Menyelesaikan Sengketa yang berlaku sejak 30 September 1962.

Kehadiran konvensi Hukum Laut Internasional tersebut kedalam peraturan perundangan Indonesia sangat bermanfaat karena akan memudahkan pembentukan hukum laut nasional untuk mengelola, mengawasi, menjaga keamanan alur laut kepulauan Indonesia. Manfaat-manfaat yang dinikmati oleh Indonesia dan negara-negara lain, yaitu:

1. Meminimalkan penafsiran-penafsiran hukum dari masing-masing negara tentang masalah kelautan;
2. Menghilangkan berbagai aturan yang semata-mata dibentuk untuk kepentingan negara-negara tertentu saja;
3. Adanya keseragaman penetapan peraturan yang terkait dengan masalah-masalah keamanan dan keselamatan laut dengan berpedoman pada hukum laut internasional yang berlaku umum;
4. Dengan adanya keseragaman diseluruh negara, maka negara-negara yang menggunakan seluruh sarana dan prasarana laut menjadi lebih

nyaman dan terjamin karena peraturan yang dibentuk harus berpedoman pada hukum laut internasional yang berlaku;

5. Peraturan-peraturan dalam hukum laut internasional menimbulkan hak-hak dan kewajiban dari negara-negara pantai maupun negara bendera kapal yang melintas. Hal ini memberikan jaminan kepada pihak-pihak yang terkait untuk saling menerapkan aturan yang berlaku.

Ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Jenewa 1958 ini sangat menguntungkan bagi Indonesia karena Indonesia sebagai negara kepulauan diakui dengan menetapkan bahwa negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Namun yang harus menjadi fokus oleh pemerintah Indonesia dengan pengakuan tersebut adalah menjaga keamanan dan keselamatan bagi seluruh pengguna alur laut kepulauan Indonesia.

Ketentuan Pembajakan laut lepas berdasarkan konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum laut PBB 1982 Pembajakan di Laut Lepas ini telah diatur berdasarkan hukum kebiasaan internasional, karena dianggap telah mengganggu kelancaran pelayaran dan negara memiliki hak untuk melaksanakan yurisdiksi berdasarkan hukum yang berlaku dalam negaranya.

Untuk lebih jelasnya kajian ini akan membahasnya melalui beberapa pasal yang secara khusus mengatur keamanan maritim.

Pasal	Isi Pasal	Bahasan
99	Prohibition of the transport of slaves Every State shall take effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free.	Pasal yang melarang untuk mengangkut budak dapat diandalkan untuk mengurangi dan mencegah pengangkutan orang secara melawan hukum. Hal tersebut juga bermanfaat untuk mencegah para

perompak mengangkut anak buah kapal untuk dijadikan budak atau diperjualbelikan.

100	<p>All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State</p>	<p>Pasal ini memerintahkan agar negara-negara harus melakukan tindakan yang sebaik mungkin untuk mencegah terjadinya pembajakan di laut bebas atau di tempat mana pun di luar yurisdiksi negara mana pun. Pasal ini mencerminkan bahwa pembajakan telah diketahui membahayakan dan merugikan negara-negara pantai sehingga harus ditindak dimanapun mereka melakukannya dan dapat ditindak oleh negara manapun walaupun berada di luar wilayah hukum negaranya sendiri. Pengaturan ini jelas sangat membantu pencegahan dan penanganannya dengan cepat dan meluas. Diharapkan tindak kejahatan dan pembajakan akan berkurang, namun kenyataannya belum mengurangi tingkat kejahatan di laut lepas mengingat belum semua negara mau bekerjasama dalam menanganinya.</p>
101	<p>Piracy consists of any of the following acts:</p> <p>(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:</p> <ul style="list-style-type: none">i. on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;ii. against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; <p>(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;</p> <p>(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).</p>	<p>Bentuk kejahatan di laut yang diatur dalam konvensi ini telah banyak membantu negara-negara pantai untuk lebih berani mengambil tindakan keras terhadap segala kejahatan di laut. Namun kesulitan yang terjadi dalam praktiknya adalah penyamaan penafsiran yang dituangkan lagi dalam bentuk kerjasama keamanan maritim sebagai wujud upaya pencegahan dan penanganannya. Oleh karena itu diusulkan agar setiap negara yang mengalami banyak gangguan di laut membuat kerjasama maritim dengan negara-negara pantai lainnya yang berada di sekitar ataupun</p>

regionalnya.

- | | | |
|-----|--|---|
| 102 | The acts of piracy, as defined in article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft. | Isi pasal ini sudah sangat maju karena telah memerinci tindakan kejahatan di laut dengan menggunakan kapal-kapal laut milik negara dan/atau juga kapal-kapal militer. Oleh karena itu seharusnya isi pasal ini dapat dituangkan juga secara spesifik di dalam UU nasional masing-masing negara pantai. |
| 103 | A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act. | Isi pasal ini menekankan pada bentuk fisik dari kapal yang digunakan dengan sengaja untuk melakukan kegiatan kejahatan di laut. Aturan internasional ini seharusnya menginspirasi pemerintah Indonesia juga untuk membentuk aturan yang sama dengan menambahkan rincian tentang kejahatan-kejahatan yang dilakukan dengan menggunakan kapal tersebut. |

BAB VI

PENUTUP

KESIMPULAN

Perairan di kawasan Laut Sulu dan Laut Sulawesi kondisinya pada tahun 2019-2020 relatif lebih aman karena penurunan jumlah perompakan mengalami penurunan. Hal ini tidak dapat dikatakan kondisi lebih aman dan stabil dari penyerangan anak buah Abu Syafay. Ketiga negara yang terdiri dari Indonesia, Malaysia dan Filipina telah melakukan upaya kerja sama pada tanggal 5 Mei 2016 di Yogyakarta dan menghasilkan kesepakatan membuat *Joint Declaration* yang isinya terdiri dari: melakukan patroli di antara ketiga Negara, melakukan *Quick Respond*, membentuk *National Vocal Point*, membentuk *Hotline Communication*.

Dilanjutkan dengan merumuskan *Trilateral Maritime Patrol Indomalphi* yang diresmikan pada tanggal 19 Juni 2017 di Tarakan, Kalimantan Utara dengan membuahkan hasil *Command Center* yang berpusat di masing-masing negara. Masing-masing negara telah melaksanakan tugasnya dengan baik dan saling berkoordinasi antar negara.

Kendala-kendala yang dihadapi oleh tiga negara dalam menjalankan keamanan di laut misalnya di Indonesia antara tugas Angkatan Laut dengan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) selalu bersinggungan. Selain itu anggaran keuangan masing-masing negara belum memadai baik di Indonesia, Malaysia dan Filipina.

Menghadapi situasi seperti ini ketiga negara akan menghadapi tantangan ke depan antara lain perlu ditingkatkan kerja sama dalam menggalang agar kejahatan pidana pembajakan yang diatur dari Pasal 100, 101, 102 dan Pasal 103 di laut lepas dapat diatasi. Indonesia, Malaysia dan Filipina sebagai negara pantai mempunyai

kewajiban dan mempunyai hak untuk segera melakukan pengejaran tidak terputus atau terus menerus terhadap kapal asing yang diduga telah melakukan pelanggaran hukum di wilayah yuridiksi negara-negara pantai dan melarikan diri ke laut lepas.

Daftar Pustaka

A.Buku

Antonia Chayes et. al, "Regime Architecture: Elements and Principles," *Global Engagement: Cooperation and Security in the 21st Century*, ed. Janne E. Nolan, Washington, D.C.: Brookings Institute, 1994.

Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, Sinar Grafika, Jakarta, 2002

Bary Buzan. *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in The Post*. London. 1991.

Buzan, Barry, *Security: A New Framework for Analysis*. USA: Lynne Rienner Publishers Inc. 1998

Dimiyati Hartono, *Membangun Negara Maritim dalam Perspektif Ekonomi, Sosial, Budaya, Politik dan Pertahanan*, Jakarta: Indonesian Maritime Institut.

Dino Patti Djalal, *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Teritorial Policy*, Jakarta: CSIS, 2002.

James A.Black & Dea. J. Champion, 1999, *Methods and Issues In Social Research*, Terjemahan E. Koeswara dkk, Refika Aditama, Bandung

John Gerard Ruggie, "Multilateralism: the Theory of an Institution," *Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Norm*, ed. John Gerard Ruggie, Columbia, NY, Columbia University Press, 1993.

Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". Jakarta: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. 2009.

Marsetio, *Sea Power Indonesia*. Jakarta: UNHAN, 2014.

Octavian, Amaruli dan Yulianto, Bayu, Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia. 2014.

B. Website

<https://nasional.kompas.com/read/2020/01/08/06332531/penanganan-keamanan-laut-indonesia-tumpang-tindih-kelembagaan-hingga-aturan?page=all>

<https://indonews.id/artikel/28429/Mempertegas-Perlunya-RUU-Keamanan-Laut/>

<https://mediaindonesia.com/read/detail/296027-keamanan-laut-harus-terintegrasi>

Christian Bueger, What is maritime security? Maret 2015,
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>, diunduh pada
2 Mei 202

<https://ilmugeografi.com/ilmu-sosial/pengertian-geopolitik-menurut-para-ahli> diakses
pada tanggal 18 Mei 2019.

<https://ilmugeografi.com/ilmu-sosial/pengertian-geopolitik-menurut-para-ahli> diakses
pada tanggal 18 Mei 2019.

